*Legislative Assembly*
*of New Brunswick*

## Select Committee on Public Automobile Insurance

# Final Report on Public Automobile Insurance in New Brunswick

**First Session**
**Fifty-fifth Legislature**

**April 2004**

104-04898/

Legislative Assembly
of New Brunswick

Select Committee on
Public Automobile Insurance

# Final Report on Public Automobile Insurance in New Brunswick

First Session
Fifty-fifth Legislature

April 2004

*Legislative Assembly of New Brunswick*
*P.O. Box 6000*
*Fredericton, NB*
*E3B 5H1*

*Tel: (506) 453-2506*
*Fax: (506) 453-7154*

*Assemblée législative du Nouveau-Brunswick*
*Case postale 6000*
*Fredericton (Nouveau-Brunswick)*
*E3B 5H1*

*Téléphone : (506) 453-2506*
*Télécopieur : (506) 453-7154*

April 2004

To the Honourable
The Legislative Assembly of
The Province of New Brunswick

Mr. Speaker:

Your Select Committee on Public Automobile Insurance has the honour to present its Final Report and commends it to the House. Your Committee was appointed during the First Session of the Fifty-fifth Legislative Assembly by resolution of the House adopted August 5, 2003.

The report is the result of the Committee's public consultation and deliberations to explore the most suitable form of a public insurance system for New Brunswick should the province conclude that a public system is required. Your Committee wishes to thank the many individuals and organizations who appeared before the Committee at the public hearings or submitted written briefs. As well, the Committee wishes to thank everyone who attended the hearings and took part in this important process.

Respectfully submitted,

Elizabeth Weir, Chair

# Executive Summary

The Select Committee on Public Automobile Insurance was asked to look at the various public automobile insurance systems in Canada and identify the most suitable model of public automobile insurance to ensure fair, accessible and affordable automobile insurance for all New Brunswickers, in the event a decision is made to move to a public system.

As a result of its research and deliberations, the Committee has developed a unique public automobile insurance model appropriate to the needs of New Brunswickers. This report outlines the key elements of the model as well as the start-up costs, impact on provincial finances and the legal, trade and economic implications of putting in place the proposed model.

The made-in-New Brunswick model provides a comprehensive and high level of no-fault automobile insurance at an affordable rate to all New Brunswickers. Every licenced driver has access to mandatory automobile insurance coverage at a fair price and may choose to augment that coverage if desired. Basic mandatory insurance policy includes full no-fault, also known as personal injury protection plan, benefits and $200,000 third-party liability coverage.

Under the no-fault model, all New Brunswickers injured in traffic accidents will be entitled to full medical and rehabilitation treatment, income replacement and other benefits depending on the severity of their injuries. Financial compensation for pain and suffering is eliminated under the model. Fault is determined for every traffic accident and at-fault drivers pay higher premiums under the model.

Optional insurance for vehicle damage (collision, theft and comprehensive) will be similar to coverages sold now; consumers can choose to purchase optional coverage, including the specific kind of coverage and deductible level for their individual vehicles. To reduce premiums and ensure that coverage is universally available, all consumers will purchase both mandatory and optional vehicle damage coverages exclusively from the Crown corporation through their licenced community brokers and agents. New Brunswick consumers will have the choice of buying additional third-party liability coverage and higher income replacement benefits from a private insurance company or the Crown corporation.

In the proposed model, vehicle registration and mandatory insurance are purchased together from a licenced private insurance broker or agent. Licence plates must be returned when an automobile insurance policy is cancelled.

Private sector insurance brokers and agents will play a pivotal role in the proposed public model. Brokers and agents will be the exclusive distributors of the public automobile insurance product in New Brunswick and will receive a 7 per cent commission for their services.

The cost of insurance will be based on the personal driving record of the registered owner, vehicle usage, vehicle make and model and any extra coverage purchased beyond the mandatory coverage. Age, gender, marital status, where one lives, payment history and any lapses in insurance are not to be taken into account when the cost of insurance is determined.

The proposed model includes discounts for safe drivers – 4 per cent per year of safe driving to a maximum of 40 per cent off the price of insurance – and sharply increasing penalties to risky drivers. The financial consequences of accidents and traffic offences are easily understood, predictable and reasonable. Under the made-in-New Brunswick model, premium consequences of an at-fault accident follow the at-fault driver, not the vehicle.

The average premium is estimated at $993 under the made-in-New Brunswick model; today's average premium is $1,212. The estimated average premium for drivers with 10 years safe driving under the proposed model is $834. Some drivers will pay more and some will pay less than the average depending on their individual driving record, vehicle model and usage and coverage level. Risky drivers will pay considerably more and criminal-driving offences will be harshly penalized. All rates are to be subject to the approval of the New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities.

The proposed Crown corporation will be a not-for-profit public entity that will operate at arm's length from the provincial government. The proposed legislation will establish the insurance program, including product characteristics and benefits. It will clearly establish that the financial sustainability of the Crown corporation is the responsibility of automobile insurance ratepayers and not taxpayers. The Crown corporation will pay premium tax, health services levy and HST.

It is estimated that the Crown corporation will employ up to 800 individuals at its headquarters and five regional claim centres. The Crown corporation will look to hire, wherever possible and appropriate, experienced and certified insurance professionals presently involved in the insurance industry in New Brunswick.

The costs of the New Brunswick model are fully explained in this report, including start-up, capital and pre-operating costs. Financing of the total start-up, capital and pre-operating costs of $82 million will be provided to the Crown corporation by the provincial government at the beginning of Year 1. The loan will be repaid in full with interest, at the beginning of Year 2 when written premiums are converted from private insurance companies to the public automobile insurance Crown corporation.

To ensure transparency and accountability, the Crown corporation will appear before the Standing Committee on Crown Corporations of the Legislative Assembly of New Brunswick and will distribute audited financial statements and an annual report at a general public meeting to be held each year.

The Committee undertook an initial assessment of the trade implications associated with the introduction of a public automobile insurance corporation in New Brunswick in light of Canada's obligations under the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and the World Trade Organization's General Agreement on Trade in Services (GATS). The Committee found that while the NAFTA and the GATS do not expressly prohibit New Brunswick from establishing and maintaining a public automobile insurance regime, they do contain rules that would apply to the creation of a Crown corporation and its activities. The Committee is confident that the model could be implemented in a manner that conforms to Canada's international trade obligations and recommends that the Government of New Brunswick work closely with federal officials, should it decide to proceed.

The implementation of the proposed public automobile insurance model is estimated to have a net positive impact on the provincial economy. The initial displacement of 1,134 people working in New Brunswick's private sector insurance industry will be partially offset by the creation of 800 new automobile insurance jobs at the Crown corporation. Net gains of 1,024 person years in Year 1 and 275 person years in Year 2 in provincial employment are anticipated. The projected gains to the provincial economy in Year 1 (pre-operating) are primarily related to hiring by the Crown corporation and increased capital expenditures as the corporate office and regional claim centres are built. The projected gains in Year 2 (operational phase) are due to the increased spending in the provincial economy triggered by the projected $103 million reduction in automobile insurance premiums in the province.

The implementation of the proposed model will result in a small increase overall to provincial revenues estimated at $3.5 million per year. The Province will continue to receive premium tax of 3 per cent, the health services levy and the provincial portion of the HST under the proposed public model.

Based on the experience of other jurisdictions, the implementation of the made-in-New Brunswick model is not expected to have a significant impact on physiotherapists, medical practitioners or those involved in the automobile-repair industry. However, the introduction of a no-fault model will negatively impact the legal community in New Brunswick as persons injured in a traffic accident no longer sue to receive benefits. Brokers and agents will continue to play a key role in the proposed model. The costing of the model includes resources to remunerate brokers, agents and insurers for the additional transaction costs involved in the transition from private to public automobile insurance.

A summary of recommendations is provided in this report.

# Table of Contents

Introduction . . . . . 1

Mandate of the Select Committee on Public Automobile Insurance . . . . . 1

Methodology . . . . . 2

Overview of New Brunswick's Current Automobile Insurance Industry . . . . . 2

**A Made-in-New Brunswick Approach:**

Considerations and Deliberations . . . . . 3

Objectives of the Model . . . . . 3

Overview of the Model . . . . . 4

Basic Mandatory Coverage Levels . . . . . 6

Mandatory $200,000 Third-Party Liability . . . . . 9

Optional Vehicle Damage Coverage . . . . . 9

Role of the Private Sector . . . . . 9

Rating Factors . . . . . 9

Average Premium Levels . . . . . 13

Road Safety Initiatives . . . . . 17

Governance . . . . . 17

Accountability . . . . . 17

**Costing the Model:**

Start-up Costs . . . . . 18

Pre-Operating Period Costs . . . . . 19

Capital Costs . . . . . 19

Project Financing . . . . . 19

Financial Projections for the First Five Years . . . . . 20

International Trade Implications . . . . . 20

Provincial Economic Impact Analysis . . . . . 21

Impact on Provincial Finances . . . . . 22

Other Potential Impacts . . . . . 23

Legal Implications . . . . . 24

Inter-Provincial Co-operation . . . . . 24

Transition Issues . . . . . 25

Summary of Recommendations . . . . . 25

## Appendices

**Appendix A** - Motion 30 . . . . . 29

**Appendix B** - Glossary of Terms . . . . . 33

**Appendix C** - Review of Public Automobile Insurance Systems in Canada . . . . . 37

**Appendix D** - No-Fault Benefit Levels Across Canada . . . . . 39

**Appendix E** - List of Presenters and Submissions Received . . . . . 41

**Appendix F** - Summary of Public Consultations . . . . . 45

**Appendix G** - List of In-Camera Presentations . . . . . 51

**Appendix H** - Public Automobile Insurance Corporations: Road Safety Initiatives . . . . . 53

**Appendix I** - Public Automobile Insurance Corporations: Crime Prevention . . . . . 57

**Appendix J** - Public Automobile Insurance Corporations: Other Vehicles . . . . . 61

**Appendix K** - New Brunswick Public Automobile Insurance Model – Executive Business Plan . . . . . 65

**Appendix L** - New Brunswick Public Automobile Insurance Model – Sample Rates . . . . . 91

**Appendix M** - Manitoba Public Insurance Letter of Intent . . . . . 97

**Appendix N** - New Brunswick Public Automobile Insurance Model – Economic Impact Assessment . . . . . 99

**Appendix O** - Registered Vehicles by Vehicle Type in New Brunswick, 2003 . . . . . 115

## Figures

**Figure 1** - Comparison of Compulsory Minimum Insurance Coverages for Private Passenger Vehicles: Current New Brunswick System and Made-in-New Brunswick Model . . . . . 7

**Figure 2** - Safe Driving Discount Scale . . . . . 10

**Figure 3** - Estimated Average Premium Levels . . . . . 13

**Figure 4** - Estimated Average Premium Levels by Years of Safe Driving . . . . . 14

**Figure 5** - Made-in-New Brunswick Model Sample Rates . . . . . 15

## Tables

**Table 1** - Made-in-New Brunswick Model Summary . . . . . 5

**Table 2** - Number of New Brunswick Drivers by Licence Class by Age Group, 2002-2003 . . . . 11

**Table 3** - Moving Up and Down the Safe Driving Discount Scale: Three Examples . . . . . 12

**Table 4** - Summary of Project Costs . . . . . 18

**Table 5** - Financial Projections for First Five Years . . . . . 20

# Introduction

The Select Committee on Public Automobile Insurance was appointed by resolution of the House, adopted August 5, 2003. The Committee was asked to recommend a public automobile insurance system that is fair, affordable and accessible to all New Brunswick drivers.

The first meeting of the Committee was held in the Legislative Council Chamber on August 7, 2003. On motion of Mr. Claude Williams, Ms. Elizabeth Weir was elected chair of the Committee and on motion of Mr. John Betts, Mr. Wally Stiles was elected vice-chair of the Committee. The members of the Committee are: Ms. Elizabeth Weir (chair), Mr. Wally Stiles (vice-chair), Mr. Cy (Richard) LeBlanc, Mr. Milton Sherwood, Mr. Kirk MacDonald, Mr. Claude Williams, Mr. John Betts, Mr. Michael Malley, Mr. T.J. Burke, Mr. Roland Haché, Mr. Rick Doucet and Mr. Bernard Richard. The membership of the Select Committee was amended by substituting the name of Mr. Kelly Lamrock for Mr. Bernard Richard.

# Mandate of the Select Committee on Public Automobile Insurance

The Committee was asked to look at the various public automobile insurance systems in Canada and identify the most suitable model of public automobile insurance to ensure fair, accessible and affordable automobile insurance for all New Brunswickers, in the event a decision is made to move to a public system.

The Committee was asked to make recommendations on key elements of the proposed model for public automobile insurance in New Brunswick, elements such as:

- the type of system: tort, full no-fault or partial no-fault, choice or hybrid;
- the types of coverages and benefits that should be offered;
- a proper risk-rating system for establishing premiums;
- the method of selling and distributing insurance (such as the private sector and government);
- the types of insurers allowed to operate in a public model (such as the private sector and government);
- start-up costs for establishing the proposed model and fixed and recurring costs; and
- the impact on provincial finances.

The Committee was asked to report on the legal, trade and economic implications of putting in place the proposed model. The Committee's report also addresses the issue of inter-provincial co-operation and a regional approach to public automobile insurance.

A copy of the Motion appointing the Select Committee on Public Automobile Insurance and its mandate is provided in Appendix A.

## Methodology

A discussion paper was made available to the public to provide some guidance on the key issues related to public automobile insurance. The paper describes the current public automobile insurance systems in Quebec, Manitoba, Saskatchewan and British Columbia. An explanation of the current privately operated automobile insurance system in New Brunswick was included in the discussion paper.

The Committee held public hearings and one-on-one information sessions throughout New Brunswick during October and November 2003. The Committee also received comments from the public through written submissions, by e-mail and telephone. A summary of the input received during public consultations is included in Appendix F. Further, the Committee held in-camera technical briefings with senior officials from the four existing public automobile insurance corporations and with senior officials from relevant provincial government departments.

The Committee engaged the professional services of specialists in insurance and business consulting, economic impact assessment and trade policy for objective and expert advice. The Executive Business Plan is in Appendix K, Sample Rates in Appendix L and the Economic Impact Assessment is in Appendix N.

## Overview of New Brunswick's Current Automobile Insurance Industry

Presently in New Brunswick, we have a privately run automobile insurance system that uses a tort or fault-based approach to resolving claims and compensating victims of automobile accidents. Consumers in New Brunswick typically buy their automobile insurance from an insurance company through a licenced agent or insurance broker. According to presentations from brokers and insurance companies to the Committee, automobile insurance accounts on average for 60 per cent of the total property and casualty insurance industry in New Brunswick.

According to the Insurance Bureau of Canada, about 2,400 people were directly employed in the New Brunswick property and casualty insurance industry in 2002. Based on the 60 per cent average, about 1,440 person-years employment are directly associated with the provision of automobile insurance. The New Brunswick Department of Justice, Insurance Branch, reports that there are 330 licenced agents and 291 licenced adjusters who are resident in the province. The Insurance Brokers Association of New Brunswick has 172 member brokerages, with about 939 employees located in 62 different communities.

Independent brokers generally offer a variety of property and casualty insurance products, including automobile insurance, from a number of different companies and are paid a commission on the value of a policy sold. On average, New Brunswick brokers earn commissions on automobile insurance of: 12.5 per cent on regular market policies; 10 per cent on Facility Association policies; and 9 per cent on policies sold to drivers under 25 years of age.[1]

As reported by the New Brunswick Department of Justice in its Insurance Annual Report, 2002-2003, 80 different insurance companies were involved in the automobile insurance industry in New Brunswick in 2002. Total written premiums for automobile insurance for 2002 totalled $491,205,000, representing an increase of $84 million or 20 per cent from $407,167,000 in 2001. According to Canadian Underwriter, 46 insurance companies sold $482 million in direct written premiums in New Brunswick in 2002. No single company dominates the automobile insurance market in the province. Of the top 10 companies, as determined by the total dollar value of written premiums, market share levels ranged from 11 per cent to 4 per cent for 2002. Insurers writing automobile policies in New Brunswick include Canadian subsidiaries

[1] Source: Insurance Brokers Association of New Brunswick

of large United States and Europe headquartered companies. A number of Canadian and New Brunswick companies and mutual insurance companies play a significant role in the current automobile insurance system.

# A Made-In-New Brunswick Approach

The Select Committee received detailed presentations from senior executives from the four provincial public automobile insurance corporations presently operating in Canada. The different systems, benefit levels, rating mechanisms, distribution channels and costs were evaluated by the Committee in developing the best model for a public automobile insurance system for New Brunswick, in the event a decision is made to move to a public system.

## Considerations and Deliberations

The Committee has the significant advantage of being able to draw on the considerable years of experience in public automobile insurance administration – under various systems – to help develop the best model for New Brunswick.

In deliberating on the key elements and features of a made-in-New Brunswick model, the Committee closely considered these features of public automobile insurance systems across the country:

- Premium levels are based largely on the driving record of the registered owner of the vehicle, vehicle make/model and use;
- Premium consequences of an at-fault accident follow the at-fault driver, not the vehicle;
- Automobile insurance is tied directly to vehicle registration;
- Individuals are assessed on their personal driving experience, not that of their peer group;
- Premium savings are achieved through lower administration costs and the not-for-profit mandate of a sole provider Crown corporation; and
- Introduction of no-fault automobile insurance systems in Saskatchewan and Manitoba in the early 1990s have been successful in providing improved access to medical, rehabilitation and income replacement benefits for all traffic injured as a first priority while also stabilizing rates.

The result of these deliberations is a made-in-New Brunswick approach that incorporates key aspects of the Manitoba model, but with some modifications and unique features to better meet the needs of New Brunswickers.

## Objectives of the Model

Based on the issues raised during the public consultation sessions, advice received and research undertaken, the Committee agreed on the following key objectives to be met by the made-in-New Brunswick model:

**Affordable:** To provide a comprehensive and high level of coverage for all New Brunswickers at a price that is affordable.

**Accessible:** To ensure that all New Brunswickers, regardless of their age, gender or where they live, have access to basic automobile insurance coverage at a fair price.

**Fair:** To ensure that New Brunswickers are evaluated on their individual driving records and that the premium consequences for traffic offences and at-fault accidents are known, predictable and reasonable.

To ensure that all New Brunswickers injured in traffic accidents receive the financial support, medical and rehabilitative treatment required to heal and return to active involvement in society.

**Stable:** To provide a comprehensive and high level of coverage for all New Brunswickers at a price that is affordable both now and in the future.

**Flexible:** To ensure New Brunswickers can choose to add to the basic automobile coverage from a variety of products and providers to meet their individual insurance needs.

**Excellent Customer Service:** To ensure that customers have access to their automobile insurance coverage at all times.

## Overview of the Model

The made-in-New Brunswick model (see Table 1) is a no-fault public automobile insurance system. Under the no-fault model, all New Brunswickers injured in traffic accidents will be entitled to full medical and rehabilitation treatment, income replacement and other benefits depending on the severity of their injuries.

Financial compensation for pain and suffering is eliminated under the model. Individuals no longer sue to get benefits.

**Fault is determined for every traffic accident. At-fault drivers pay higher premiums under the model.**

Under the made-in-New Brunswick model, injured people are compensated for the following:

- Lost income
- Medical costs that are not usually covered by New Brunswick's health services, such as physiotherapy, chiropractic treatments, medication, prosthetics
- Rehabilitation expenses to help injured people to return as close as possible to the pre-accident condition. These include physical and occupational therapy and employment retraining
- Personal care expenses to cover costs of paying helpers to provide the injured with personal care, housekeeping, shopping and such essential services. These benefits can continue throughout the injured person's life
- Death, funeral benefits and grief counseling for spouses, common-law partners and dependents
- Special expenses that include compensation for a person whose main occupation at the time of the injury was taking care of others without pay; who was working full time while caring for someone under the age of 16 or not employable; or who was working without pay in a family business. The benefit provides funds to hire someone to do the work the injured person can no longer do and includes travel expenses for medical purposes
- Students are compensated for each term of the school year they can't complete because of injury in an accident
- Permanent impairment is a lump sum paid to an injured person (in addition to lifelong benefits described above) who has permanently reduced body function from an accident, such as paraplegia.

In the proposed model, vehicle registration and mandatory insurance are purchased together from licenced private insurance brokers and agents in New Brunswick. Under the New Brunswick public automobile insurance model (hereinafter referred to as NBPI), licence plates must be returned when insurance is cancelled.

| Table 1: Made-In-New Brunswick Model Summary | |
|---|---|
| **Automobile insurance distribution** | Driver licence (through Service New Brunswick)<br>Vehicle registration and insurance (through licenced insurance brokers and agents) |
| **Vehicle registration & insurance policy** | Registration/insurance certificate is proof of registration, mandatory and optional coverage(s) purchased from the public automobile insurance corporation<br>Separate policy issued when optional coverage(s) is purchased from private insurers |
| **Driver premiums** | Additional premiums are assessed directly to higher risk drivers |
| **Mandatory vehicle coverage** | Pure no-fault injury benefits similar to benefits in Quebec, Manitoba and Saskatchewan – injured persons cannot sue<br>$200,000 third-party liability coverage – covers property damage in New Brunswick and property damage and bodily injury outside New Brunswick |
| **Optional vehicle coverage** | Higher levels of income replacement benefits<br>Additional third-party liability coverage<br>Own vehicle damage including collision, theft, comprehensive, etc. |
| **Coverage sold by the public insurance corporation** | Mandatory vehicle coverage<br>Additional injury benefits – higher income replacement benefits<br>Additional third-party liability coverage<br>Own vehicle damage including collision, theft and comprehensive |
| **Coverage sold by private insurers** | Additional injury benefits – higher income replacement benefits<br>Additional third-party liability coverage |
| **Risk-rating factors for insurance premiums** | New Brunswickers' individual driving records (years of driving experience, at-fault accidents and traffic offences)<br>Vehicle usage<br>Vehicle make/model<br>Optional coverage purchased<br>All rates for mandatory and optional insurance approved by public utilities board |
| **Prohibited risk-rating factors for insurance premiums** | Age, gender or marital status<br>Territory<br>Vehicle owners' premium payment history |
| **Average premium** | Average premium levels will decrease from today's street price of $1,212 [1] to an average premium level of $993. Average premiums for drivers with 10 or more years safe driving will be $834. Risky drivers will pay more. |

[1] KPMG LLP, July 28, 2003, Report on the Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Insurance Rates in New Brunswick

Mandatory insurance will include a no-fault, also known as personal injury protection, plan and $200,000 third-party liability coverage to cover damage to the property of New Brunswickers inadvertently affected by an accident.

Optional insurance for vehicle damage (collision, theft and comprehensive) will be similar to coverages sold now; consumers will decide if they wish to purchase optional coverage, including the specific kind of coverage and deductible level for their individual vehicles.

To reduce premiums and ensure that coverage is universally available, all consumers will purchase both mandatory and optional vehicle damage coverage exclusively from NBPI through their licenced community brokers and agents. New Brunswick consumers will have the choice of buying additional third-party liability coverage (more than the mandatory $200,000) and higher income replacement benefits from a private insurance company or NBPI.

Drivers' licences will be processed through Service New Brunswick as they are now. Under the proposed model, fees for drivers' licences are unchanged.

New Brunswick drivers with safe driving records will receive discounts on their vehicle insurance.

New Brunswick drivers whose bad driving record puts them in the penalty zone will also be charged an additional premium fee whether they own a vehicle or not. The amount will vary depending on their relative positions on the safe driving discount scale (see Figure 2).

Insurance rates will be based on a New Brunswicker's individual driving record, vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchased. Age, gender and marital status are prohibited rating factors.

The Committee decided to use a single rating territory for the entire province for the introduction of the new plan; there is no variation in rates because of where you live. The Committee recommends that after five years, the NBPI claims experience be reviewed to see if it is appropriate to maintain a single territory.

## Basic Mandatory Coverage Levels

All New Brunswickers injured in traffic accidents in the province or elsewhere will have equal access to no-fault benefits under the NBPI personal injury protection plan.

**However, fault will be determined for every traffic accident and recorded in the system as part of the at-fault driver's driving record.** An individual's driving record is the primary factor in determining premium levels under the made-in-New Brunswick model.

The basic, or mandatory, coverage provides generous, personal injury protection plan coverage and $200,000 third-party liability coverage to protect the property of an innocent New Brunswick bystander.

The **personal injury protection plan** includes:

- high medical and rehabilitation benefits - to a maximum of $5 million for each New Brunswick resident injured in an automobile crash;
- income replacement benefits to replace 90 per cent of the first $55,000 of net income earned, indexed and payable until age 70, if necessary;
- high levels of death benefits and an impairment benefit for serious and permanent injuries, for example, $150,000 to $200,000 for quadriplegic injury in addition to life-long medical intervention and rehabilitation (see Figure 1).

**Figure 1: Comparison of Compulsory Minimum Insurance Coverages for Private Passenger Vehicles: Current New Brunswick System and Made-in-New Brunswick Model**

| | New Brunswick | Made-in-New Brunswick Model |
|---|---|---|
| **Compulsory minimum third-party liability:** | $200,000 is available for any one accident; however, if a claim involving both bodily injury and property damage reaches this figure, payment for property damage would be capped at $20,000 | $200,000 is available for any one accident; however, if a claim involving both bodily injury and property damage reaches this figure, payment for property damage would be capped at $20,000 |
| **Medical payments:** | $50,000/person, including rehabilitation, excluding health insurance plans; time limit 4 years | Maximum of $5 million per person, no time limit; includes rehabilitation |
| **Funeral expense benefits:** | $2,500 | $6,545 |
| **Disability income benefits:** | 104 weeks partial disability; life time if totally disabled; maximum $250/week; seven-day wait; unpaid housekeeper $100/week, maximum 52 weeks | 90 per cent of net income wages; maximum income net $55,000/year; seven-day wait; indexed.<br>Impairment benefits scheduled up to $200,000 |
| **Death benefits:** | Death within two years; head of household $50,000 plus $1,000 each for all dependants beyond first; spouse $25,000; dependent child $5,000 | Death anytime; depends on wage and age; minimum $48,034; maximum $320,000 plus $22,815 - $42,030 to dependants according to age. |
| **Right to sue for pain and suffering?** | Yes. Maximum amount recoverable as damages for non-economic loss for all minor personal injuries: $2,500 | No |
| **Right to sue for economic loss in excess of no-fault benefits?** | Yes | No |
| **Administration:** | Private insurers | Crown corporation (NBPI and private insurers compete for additional coverage) |

Figure 1 compares the minimum compulsory coverage levels under the current New Brunswick tort-based system and those proposed under the made-in-New Brunswick no-fault model.

Under the made-in-New Brunswick model, all persons injured in a traffic accident, regardless of fault, are eligible for higher medical and rehabilitation, income replacement and death benefits depending on the seriousness of their injuries and individual income levels. Fault is not a factor in determining benefit entitlements.

Under the current New Brunswick tort-based system, all persons injured in a traffic accident, regardless of fault, have access to the lower benefit levels listed in Figure 1 through their Accident or Section B benefits. Only those persons injured in an automobile accident and who are determined to be not at-

fault can sue the at-fault driver for compensation for their full economic loss and pain and suffering (up to $2,500 minor injuries).

Personal injury protection plan benefit levels included in the NBPI basic mandatory plan will be established through legislation and indexed to inflation. Below is a description of what is included as no-fault benefits or a personal injury protection plan.

Under the proposed New Brunswick public automobile insurance plan, the priority is to provide support to New Brunswickers injured in traffic accidents in order to facilitate recovery and rehabilitation in a timely manner. Individuals will no longer have the right to sue for financial compensation or for general damages such as pain and suffering.

Immediate access to medical treatment is the first priority. A person injured in a traffic accident develops a treatment plan with medical advisers of choice and submits that plan to the Crown corporation. The costs of all eligible medical procedures, rehabilitative treatments, services or necessary medical equipment as outlined in an individual's treatment plan are covered by the public automobile insurance Crown corporation. All costs to the public health care system are charged back to the Crown corporation through the health services levy; now, these costs are charged back to private insurance companies and are spread out over all insured drivers.

Under the New Brunswick public automobile insurance plan, personal injury benefits paid will be divided into four key categories:

1. medical and rehabilitation services will comprise 46 per cent of total personal injury benefits paid;
2. income replacement will comprise 41 per cent;
3. permanent impairment compensation will comprise 8 per cent; and,
4. death benefits will comprise 5 per cent of the total personal injury benefits paid.

Income replacement benefits are paid for the time the injured person is unable to return to normal activity; if needed, additional home care or childcare is available. Typically, the basic coverage entitles an injured person to 90 per cent of net income up to a pre-set maximum, for example, $55,000 a year,[1] for the time that they are unable to function normally. Additional income replacement coverage for those New Brunswickers with higher income levels can be purchased from private insurers or NBPI through a licenced broker or agent.

New Brunswickers who suffer a permanent loss of use of a body part in an automobile accident are entitled to financial compensation for that loss. Financial compensation rates will be pre-set in legislation.

Death benefits are paid to eligible family members according to their relationship to the deceased and to the deceased's contribution to family income levels. Death benefit levels under the NBPI plan will be higher than those now in place under the current system. (See Appendix D for an overview of mandatory no-fault benefit levels in Canada.)

[1] According to Statistics Canada, 6.8 per cent of New Brunswickers' had gross annual earnings equal to our greater than $60,000 in 2001. The average gross annual earnings for the province was $34,700 for the same year (Source: Survey of Labour Income Dynamics, Income Trends in Canada, 1980-2001)

## Mandatory $200,000 Third-Party Liability

The mandatory $200,000 third-party liability coverage provides protection to New Brunswickers in case they are involved in an accident that causes property damage to something other than an automobile, such as a house, a traffic signal or other property in the province. This mandatory coverage also protects a New Brunswicker involved in a traffic accident while travelling outside the province, and who is determined to be at-fault, from third-party liability claims.

## Optional Vehicle Damage Coverage

In the made-in-New Brunswick model, vehicle damage coverage such as comprehensive, collision and all perils, is optional and is sold exclusively by the Crown corporation through licenced New Brunswick brokers and agents. Presently, about 25 per cent of New Brunswickers choose not to buy vehicle damage coverage when insuring their automobiles.[1] The Committee wanted to allow New Brunswick consumers to continue to have this choice under the New Brunswick public automobile insurance system.

To ensure that vehicle damage insurance is available at an affordable price, the coverage is available only from the Crown corporation. NBPI will offer a variety of vehicle damage coverages, including lower deductibles, to New Brunswick consumers.

## Role of the Private Sector

Licenced insurance brokers and agents in New Brunswick will be the exclusive distributors of the public automobile insurance product in the province. Support from the public automobile insurance Crown corporation for those brokers and agents will include program and product training, communication and point-of-sale materials and telephone support. New Brunswick brokers and agents are vital to the effective distribution of the products and to assist clients to understand the new system so as to make choices appropriate to their insurance needs.

The implementation of a new rating system and the adoption of a new computer operating system will simplify the transaction process involved in purchasing automobile insurance in New Brunswick. NBPI will pay licenced insurance agents and brokers a 7 per cent commission. Resources will be set aside to remunerate insurers and agents/brokers for the additional work involved in the transition year.

Private insurers are encouraged to compete with the NBPI to provide consumers choices in extended coverages and additional third-party liability coverage.

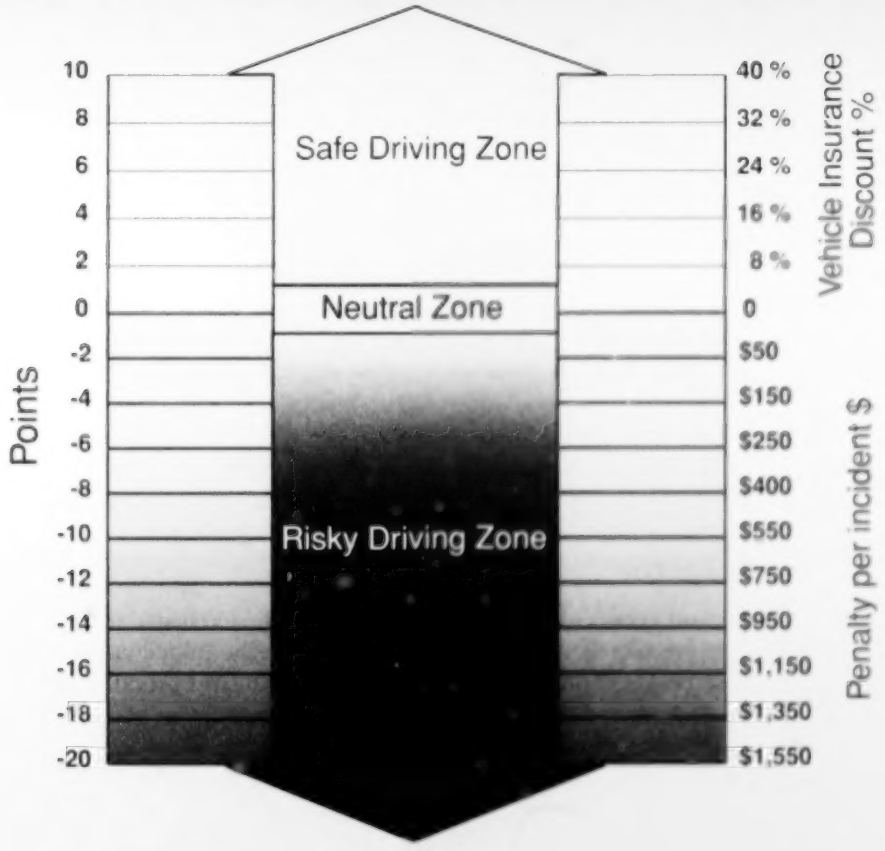
## Rating Factors

Under the proposed New Brunswick public automobile insurance plan, rates will be based on the individual driving record of the registered owner of a vehicle, as well as on the driver's claims experience, vehicle usage, vehicle make/model and any optional coverage purchased. Age, gender, marital status and where the driver lives are not used to set premium levels.

Vehicle registration and insurance are tied together in the proposed model. Cost of insurance will be based on the owner's position on the safe driving discount scale (see Figure 2), vehicle usage, vehicle make/model and any optional coverage purchased. The driving records of other members of a household will not affect the cost of insurance for the owner of the vehicle.

[1] Insurance Bureau of Canada Automobile Experience (Green Book) 2002

## Figure 2: Safe Driving Discount Scale




The scale continues past -20 demerit points with each additional demerit point costing an additional $100.

Penalties for criminal driving offences are more severe.

Individual driving records play an important part in the determination of how much drivers will pay for insurance. The base point premium will be determined by the vehicle usage, make/model and optional coverage purchased and then the appropriate level of safe driving discount is applied.

A new driver will enter the premium scale at the neutral zone and earn a 4 per cent discount for each year of claims - and offence-free driving to a maximum of 10 years or a total discount of 40 per cent.

**Table 2: Number of New Brunswick Drivers by Licence Class by Age Group 2002-2003**

| Licence Class | Age Group | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 16-19 | 20-24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65-74 | 75+ | Total |
| **Commercial** | 47 | 1,074 | 7,085 | 12,276 | 15,527 | 8,260 | 1,744 | 144 | 45,955 |
| **Passenger** | 9,644 | 36,335 | 78,486 | 97,456 | 94,340 | 65,778 | 41,151 | 26,309 | 449,497 |
| **Graduated** | 17,350 | 5,199 | 3,021 | 1,117 | 457 | 188 | 83 | 26 | 27,441 |
| **Motorcycle** | 1 | 9 | 21 | 29 | 32 | 12 | 6 | 2 | 112 |
| **Total** | **27,042** | **42,615** | **88,611** | **110,878** | **108,156** | **74,238** | **42,984** | **26,481** | **521,005** |

Note: 49,550 drivers also have a motorcycle endorsement and are included in the commercial, passenger or graduated driver licence counts. (Source: New Brunswick Department of Public Safety, 2003.)

Drivers with a record of at-fault claims or traffic offences will pay more and will not earn a good-driver discount until their poor driving records have been corrected – about three years. Licenced drivers who do not register vehicles but accumulate enough demerit points to enter the driver penalty zone, will be billed an additional premium to ensure they contribute to the provincial insurance pool.

The financial consequences of one at-fault accident are less for a long-time driver with a safe record than for an inexperienced driver. To ensure that drivers are not penalized for an unreasonable time for one accident or traffic offence, drivers work their way back to their position on the premium scale if their driving records remain unblemished for three years.

There are more severe penalties for criminal driving offences.

Described in Table 3 are three examples of how the scale works after a driver has been involved in a traffic accident.

## Table 3: Moving Up and Down the Safe Driving Discount Scale: Three Examples

**Example 1**

A New Brunswick driver with a record of 10 years safe driving has an at-fault accident. Because of his or her position at the top of the safe driver discount zone, he or she receives three demerit points moving from a +10 to a +7 position on the scale. Next year when he or she registers and insures their vehicle they will receive a 28 per cent discount and move back up the scale (32 per cent, 36 per cent and 40 per cent discount respectively) with each subsequent year of safe driving.

The not-at-fault driver's premiums are not affected by the accident.

**Example 2**

A New Brunswick driver with a recent history of unsafe driving, having been responsible for one at-fault accident two years ago, has a second at-fault accident in less than three years. He or she moves from -5 to -15 in the penalty zone. He or she will be assessed an additional premium of $1,050 at the time of the accident. Provided this driver can maintain a safe driving record for three consecutive years, he or she will be eligible for a safe driving discount on his or her fourth renewal. However, in the interim three-year time period he or she will be charged the base rate.

The not-at-fault driver's premiums are not affected by the accident.

**Example 3**

A New Brunswick driver with only two years of safe driving experience has an at-fault accident with the family vehicle, which is registered and insured in the parent's name. Under the made-in New Brunswick model the at-fault driver, not the vehicle owner, pays an additional premium. In this example because the driver has two years safe driving, he or she is assessed eight demerit points and goes from a +2 position in the safe driving zone to a -6 position in the penalty zone, where he or she pays an additional contribution to the insurance pool of $250. Additionally, the driver will need to maintain a safe driving record for three consecutive years to be eligible to re-earn a safe driving discount. If he or she were to register and insure a vehicle before the end of the three-year time frame they will pay the base rate related to the make/model and use of the vehicle to be insured.

The premium of the not-at-fault driver and the owner of the car (the driver's parent) are not affected by the accident.

The Committee recommends a scale for safe drivers that offers a discount of 4 per cent for each year of claims - and offence-free driving to a maximum discount level of 40 per cent. Vehicle owners with a 10-year clean driving record would receive a discount of 40 per cent as compared to a new driver who would get a 4 per cent discount after the first year of safe driving.

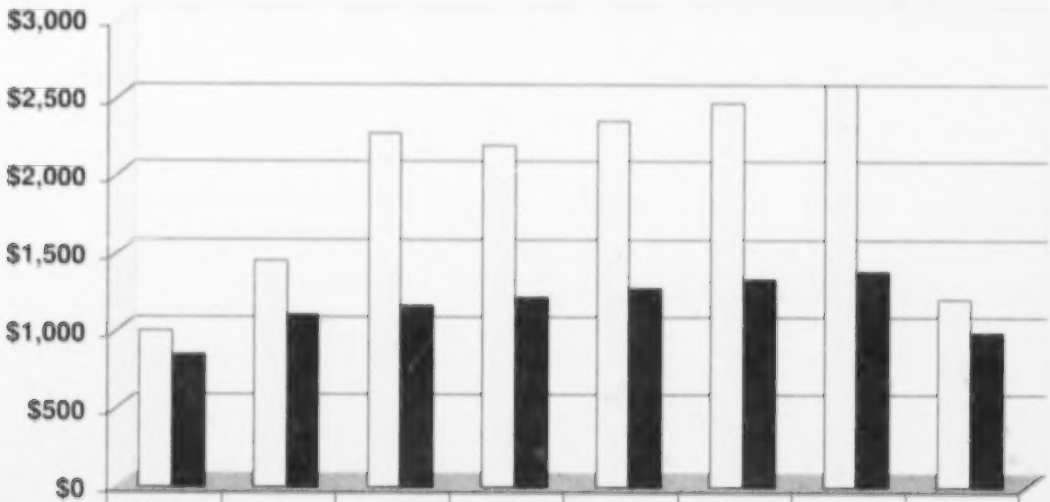
The Committee recommends a scale for a poor driving record to include a modest $25 for each of the first two positions on the scale, followed by sharp increases in costs as demerit points are accumulated. The objective is to collect higher premiums from drivers who have poor driving records. The exact scale, including demerit points for traffic offences, must be set out in the appropriate legislation.

## Average Premium Levels

Under the New Brunswick public automobile insurance system, it is estimated that there will be a decrease from the current street price of $1,212 to an average premium of $993. The average premium is the total premium paid by all customers for all of the coverages purchased on their vehicles divided by the total number of vehicles. The average is weighted for all of the mandatory coverages that everyone must buy and the optional coverages that only some customers buy. Therefore, some drivers will pay more than the average premium level and some will pay less, depending on their individual driving records, claims histories, type and uses of vehicles.

Figure 3 compares the average premium levels by years of safe driving under the current New Brunswick system and those estimated under the made-in-New Brunswick public model. To determine the precise rate to be paid by an individual vehicle owner would require an actuarial ratemaking exercise. The Committee felt it was premature and beyond the scope of its mandate to take this next step at this time.

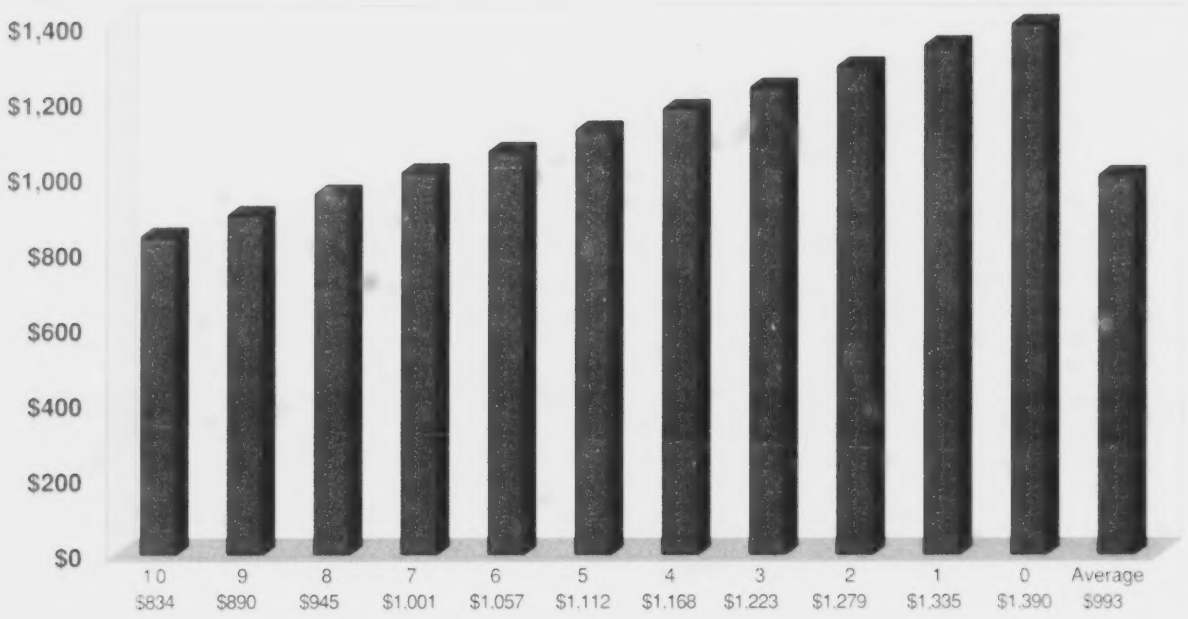
**Figure 3: Estimated Average Premium Levels**




| | 6 & Better | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | Average |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| □ NB With Reform ($2,500 cap) | $1,006 | $1,462 | $2,278 | $2,203 | $2,359 | $2,476 | $2,598 | $1,212 |
| ■ Made-in-New Brunswick Model | $858 | $1,112 | $1,168 | $1,223 | $1,279 | $1,335 | $1,390 | $993 |

The average premium of $993 is an all-in price. Estimated average premium levels include provisions for NBPI to pay provincial health services levies, premium taxes, all operating costs and a 5 per cent surcharge, to be imposed for the first four years of operation, to pay for all pre-operating and start-up costs and to build a reserve fund. The result is an average premium for drivers insuring a vehicle at the base rate of about $1,390 and an average premium of $834 for drivers with 10 years of safe driving. More than 80 per cent of New Brunswick drivers have safe driving records of six years or more. Figure 4 shows the estimated average premium level by years of safe driving for the made-in-New Brunswick model.

**Figure 4: Estimated Average Premium Levels by Years of Safe Driving**




This estimate is based on New Brunswick consumers purchasing a similar pattern of coverage as they do now, that is, mandatory coverage and often, supplemental coverage such as higher third-party liability coverage and lower deductibles.

In order to provide New Brunswickers with a better idea of the range of premium levels they could anticipate under the proposed model, a sample of hypothetical drivers and their estimated premium levels are described in Figure 5. These estimates have been developed from the best available information to give New Brunswickers a better idea of the range of premiums for a sample of vehicle makes and models, vehicle usage, levels of coverage and driving experience. However, an actuarial ratemaking exercise is required before premium levels under the made-in-New Brunswick model can be determined.

## Figure 5: Made-in-New Brunswick Model Sample Rates

| Scenario | Age & Gender | Driving Experience | Driving Record | Other Drivers | Vehicle | Coverages | Location | Rate |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 45 year old female | 10 years plus safe driving | | 16 year old daughter, brand new driver just completed driver education 18 year old son has 2 years good driving | 2002 Dodge Caravan | $2 million PLPD Collision and Comprehensive $250 deductible | Campbellton | $1,228 |
| 2 | 22 year old unmarried male | 5 years safe driving | 1 windshield claim last year | None | 2001 Toyota Corolla | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Tracadie | $1,358 |
| 3 | 18 year old unmarried female (university student) | 2 years safe driving | | None | 1994 Honda Civic Hatchback | $200,000 PLPD No vehicle damage coverage | Saint John | $1,007 |
| Vehicle 1<br>4 | 60 year old male | 10 years safe driving Pleasure Use | | None | 2002 Pontiac Grand Prix | $2 million PLPD Collision and Comprehensive $250 deductible | Miramichi | $1,006 |
| Vehicle 2 | 57 year old female | 6 years safe driving Pleasure use | 1 comprehensive claim 4 years ago | None | 1997 Pontiac Grand AM | $2 million PLPD No vehicle damage coverage | Miramichi | $528 |
| 5 | 22 year old female | 10 years safe driving Pleasure use | | None | 2000 Ford Taurus | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | St. Stephen | $812 |
| 6 | 30 year old male | 10 years driving | 1st at-fault accident 5 years ago 2nd at fault accident last year. Previously 5 years of safe driving | None | 2001 Jeep Cherokee | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Fredericton | $1,906 |

**Figure 5: Made-in-New Brunswick Model Sample Rates**

| Scenario | Age & Gender | Driving Experience | Driving Record | Other Drivers | Vehicle | Coverages | Location | Rate |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vehicle 1<br>**7** | 29 year old male | 10 years safe driving | 1 not-at-fault accident 3 years ago 1 windshield claim last year | None | 2004 Mazda pick-up truck | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Petit-Rocher | $1,150 |
| Vehicle 2 | 28 year old female | 7 years safe driving | One-at-fault accident 7 years ago | None | 1999 Chevrolet Cavalier | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Petit-Rocher | $1,242 |
| **8** | 54 year old male | 10 years safe driving | | None | 1994 Oldsmobile 98 Regency | $1 million PLPD No vehicle damage coverage | Grand Bay | $678 |
| **9** | 47 year old male | 10 years safe driving | | 21 year old daughter 3 years safe driving 23 year old son 1 at-fault accident 2 years ago and 1 speeding ticket | 1996 VW Jetta | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Edmundston | $1,038 |
| **10** | 24 year old female | 8 years safe driving | 1 speeding ticket 3 years ago | None | 2002 Honda Accord | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $250 deductible | Woodstock | $1,360 |
| **11** | 42 year old male | 22 years driving | 1 at-fault accident 3 years ago 1st Driving Impaired 5 years ago 2nd Driving Impaired 2 years ago | None | 1994 Chevrolet Impala | $200,000 PLPD No vehicle damage coverage | Memramcook | $1,094 (vehicle)<br>$2,550 (driver)<br>$3,644 (total) |
| **12** | 39 year old female | 20 years driving | 1 at-fault accident 3 years ago 2nd at-fault accident 12 months ago | None | 1997 Nissan Altima | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Doaktown | $1,624 |

* This driver would be billed an additional premium amount after each traffic or criminal code infraction. He would only be permitted to register his vehicle under this scenario if he had a valid drivers' licence and his insurance account was in good standing.

## Road Safety Initiatives

The philosophy guiding the public automobile insurance systems includes concerted efforts to reduce collisions, injuries, deaths and claims. Under the proposed model for New Brunswick, an annual budget dedicated to road safety is estimated at $4 million.

There are many road safety initiatives in place in Canada's public automobile insurance systems for a New Brunswick public system to emulate. The Committee recommends that NBPI in partnership with relevant organizations and institutions such as governments, law enforcement agencies, seniors organizations and schools, develops a series of safety initiatives targeted to the needs of New Brunswick drivers.

## Governance

An Act of the New Brunswick Legislative Assembly to establish a New Brunswick Public Insurance Crown corporation will have to be written and given assent before the transition of New Brunswick drivers from the private system to the public system. The legislation will establish the insurance program, including product characteristics and benefits, as well as the parameters for the Crown corporation. The legislation is to undergo a full review at the end of Year 5 of operations.

A minister responsible for the public automobile insurance corporation, with no oversight or role in operations, will be appointed and a board of directors will be established. The board will be responsible for policy development and oversight of the Crown corporation.

Although a public entity, the Crown corporation will operate at arm's length from the provincial government. This relationship will be important in ensuring that the financial sustainability of the New Brunswick public insurance Crown corporation is the responsibility of automobile insurance ratepayers and not taxpayers. Similar to the New Brunswick Workplace Health, Safety and Compensation Commission, the liabilities and assets of the NBPI would not be included on the Province's financial statements, except for the initial loan during the start-up period.

## Accountability

Although the Crown corporation will operate at arm's length from government, a number of mechanisms to ensure full public accountability and transparency are recommended by the Committee:

1. The NBPI will be required to submit insurance rates to the public utilities board for approval. Rate changes will be subject to review and hearings where public participation and scrutiny are encouraged.

2. The enabling legislation establishing the NBPI will provide for a third-party dispute resolution process whereby all injury claims decisions can be reviewed by an independent panel to ensure disputes are resolved in an appropriate and fair manner.

3. The NBPI will appear before the Legislative Assembly of New Brunswick's Standing Committee on Crown Corporations on an annual or as required basis, and

4. The NBPI will issue an annual report, including audited financial statements, at a general public meeting of the Crown corporation to be held each year.

# Costing the Model

Based on legislation, and to deliver the mandate of NBPI, an infrastructure and organization would be built, including people, facilities and information systems. The start of these activities would mark the beginning of the pre-operating period, anticipated to last 12 months, after which operations would commence and transition of New Brunswick drivers from the old system to the new would occur. Capital costs would also be incurred during the pre-operating phase.

It is estimated that NBPI would directly employ about 800 individuals in the province of New Brunswick in a variety of roles including clerical, technical/professional, supervisory and management. The organization of NBPI would include: executive offices; finance; insurance operations; claims; information technology; human resources; legal/regulatory; and public relations/prevention. Recruiting and hiring of employees is assumed to take place over a 24-month period, with close to 90 per cent of the workforce being recruited and hired in the first 12 months.

NBPI will look to hire, wherever possible and appropriate, experienced and certified insurance professionals presently involved in the provincial insurance industry.

A summary of total costs is provided below in Table 4.

**Table 4: Summary of Project Costs**

| | Estimated Costs |
|---|---|
| Start-up | $13,300,000 |
| Pre-Operating | $32,010,000 |
| Capital | $35,250,000 |
| **Total** | **$80,560,000** |

## Start-up Costs

Start-up costs are non-operating and non-capital costs incurred during the 12-month pre-operating period, and are necessary to create the infrastructure and processes required to operate NBPI. These costs will be capitalized and amortized over a five-year period. Start-up costs are estimated as follows:

| | |
|---|---|
| Recruitment costs | $ 800,000 |
| System and business process development costs | $ 7,900,000 |
| Communication costs | $ 3,000,000 |
| Consulting service costs | $ 1,600,000 |
| | **$13,300,000** |

The Manitoba Public Insurance Corporation (MPI) has offered to assist NBPI with customizing and conversion of MPI insurance, financial and claims systems to meet the needs of New Brunswick, thus eliminating the need to build the systems from scratch (see Letter of Intent in Appendix M). This partnership will also result in a new, integrated online motor vehicle registration system for the Province of New Brunswick.

Other partnering or contracting opportunities will be explored by NBPI during the pre-operating period and may lead to further efficiencies and potential cost savings.

## Pre-Operating Period Costs

For Year 1, estimated operating expenses will consist mainly of employee compensation, training costs and other operating expenses (data processing, building expenses, printing, stationery, office supplies, postage, travel expenses, telephone, etc). Compensation represents an estimated 75 per cent of the operating expenses incurred during Year 1, with the remaining 25 per cent represented by training costs and other operating expenses. Employee compensation is based on the assumption of staggered hiring of 700 staff during Year 1.

Total Year 1 operating expense is calculated below:

| | |
|---|---|
| Estimated employee compensation | $ 23,700,000 |
| Estimated training expense | $ 500,000 |
| Estimated other operating expenses | $ 7,810,000 |
| | **$32,010,000** |

Although not a pre-operating period cost, to assist the various stakeholders with the transition from the old to new insurance model, it is estimated that NBPI would make a one-time transition expenditure of up to $20,000,000 in Year 2 of operations.

## Capital Costs

Property and equipment additions are required and will be made during Year 1 pre-operating period for the following assets:

| | |
|---|---|
| Construction cost of five claim centres | $ 10,125,000 |
| Construction cost of corporate office | $ 18,225,000 |
| Furniture and equipment allowance | $ 4,000,000 |
| Information technology systems (desktop hardware only) | $ 2,900,000 |
| | **$35,250,000** |

## Project Financing

During the pre-operating period, NBPI will require financing of $82,000,000. It is assumed that this will be debt-financed, with money borrowed from the Province of New Brunswick. It is estimated that amounts will be advanced to NBPI over the 12-month pre-operating period in equal instalments. The expected capital structure and use of funds are as follows:

**Sources of financing**

| | |
|---|---|
| Province of New Brunswick | $ 82,000,000 |

**Use of funds**

| | |
|---|---|
| Start-up costs | $ 13,300,000 |
| Capital costs | $ 35,250,000 |
| Pre-operating period operating costs | $ 32,010,000 |
| | **$80,560,000** |

This debt financing will bear interest at 5 per cent and will be repayable, in full, at the beginning of Year 2, the first year of NBPI's operations. On Day 1 of operations of Year 2, NBPI will experience a significant inflow of cash from the conversion of written premiums from private insurance companies to NBPI, allowing repayment of the provinces advance, in full, at the beginning of Year 2.

### Financial Projections for the First Five Years

The projections presented below are inclusive of all vehicle types and are based on the assumption that there will be a 5 per cent surcharge on premiums during years 2 to 5. The projections include the usual items included in the financial statements of insurance companies (premiums, claims, claims adjusting expenses, commissions, premium taxes, operating expenses and investment income, etc.) as well as the start-up costs, which are non-operating and non-capital costs incurred during the 12-month pre-operating period necessary to create the infrastructure and processes required to operate NBPI.

**Table 5: Financial Projections for First Five Years**

($000s)

| | Year 1 | Year 2 | Year 3 | Year 4 | Year 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Net earnings (loss) from operations | ($34,482) | ($9,546) | $18,751 | $25,392 | $31,518 |
| Retained earnings (deficit, beginning of year | | ($34,482) | ($44,028) | ($25,457) | ($65) |
| Retained earnings (deficit), end of year | ($34,482) | ($44,028) | ($25,457) | ($65) | $31,453 |
| Cash resources, end of period | $1,627 | $224,666 | $374,978 | $508,232 | $632,957 |

## International Trade Implications

The Select Committee has assessed the made-in-New Brunswick model in the light of Canada's obligations under the North American Free Trade Agreement (the "NAFTA") and the World Trade Organization's (the "WTO") General Agreement on Trade in Services (the "GATS"). In conducting its assessment, the Select Committee consulted with international trade experts, and reviewed various analyses of the consistency of a public auto insurance scheme with Canada's international trade obligations.

It is clear that the NAFTA and the GATS do not expressly prohibit New Brunswick from establishing and maintaining a public automobile insurance regime. Both agreements do, however, contain rules that would apply to the creation of the Crown corporation (NBPI) and to its activities.

The Crown corporation would have to be designed to meet certain requirements that are intended to minimize adverse trade effects. As well, Canada would likely be asked by its WTO trading partners to make trade-related adjustments in their favour. Additionally, the rights of U.S. and Mexican investors with investments in New Brunswick's auto insurance sector would have to be taken into account (although the NAFTA does not require governments to mitigate any and all negative effects on such investors/investments).

The Committee cannot predict, however, whether a WTO or NAFTA challenge would be brought or whether a challenge would succeed. The creation of a provincial Crown corporation offering services previously provided solely by the private sector has never been challenged under the WTO nor the

NAFTA. There are many legal and factual hurdles that would have to be cleared by a trading partner (or a United States or Mexican investor) in order to challenge successfully the creation of a public automobile insurance system. There is also a broad range of policy and political factors, as well as individual parent companies' overall commercial interests (beyond just those of the provision of autotomobile insurance services in New Brunswick) that would influence whether and how a claim might be made.

The WTO and NAFTA rules mean that there are issues to be investigated further should the Province decide to move ahead. However, the Select Committee is confident that a public automobile insurance system, such as the made-in-New Brunswick model, could be implemented in New Brunswick in a manner that conforms with Canada's international trade obligations.

Consequently, the Select Committee recommends that the Government of New Brunswick work closely with federal officials to design a strategy that would ensure that the establishment of a public automobile insurance system (NBPI) in New Brunswick would be consistent with Canada's international trade obligations.

# Provincial Economic Impact Analysis

The Committee engaged the services of an economist to assess the impact on the provincial economy of the proposed model for public automobile insurance. The economic impact analysis report is attached as Appendix N.

The implementation of the proposed public automobile insurance model is estimated to result in 1,134 fewer people working in New Brunswick's private sector insurance industry. This decrease will be partially offset by the creation of 800 new jobs in the proposed New Brunswick public insurance Crown corporation. Despite the direct displacement of jobs in the insurance industry in Year 2, the overall net economic impact of implementing the proposed model is estimated to be positive due to growth induced in other sectors of the provincial economy.

The projected gains to the provincial economy, as measured by increased person years employment and increased gross domestic product (GDP), in Year 1 (pre-operational phase) are primarily related to hiring by the Crown corporation and increased capital expenditures of over $35 million as the corporate office and regional claim centres are built. The projected net increases to employment and GDP for Year 2 (operational phase) is due to the increased consumer spending in the provincial economy triggered by the projected $103 million reduction in automobile insurance premiums in the province.

## Summary of Findings

Start-Up Year (Year 1):

- Net increase of $109 million of gross output in New Brunswick
- Net increase in employment of 1,024 person years
- Net increase of $46 million in New Brunswick's gross domestic product (GDP)
- Net increase of $6 million in federal government revenues resulting from increased economic activity in New Brunswick
- Net increase of $4.4 million in provincial government revenues resulting from increased economic activity in New Brunswick

Regular Operation Year:

- Net increase of $144 million of gross output in New Brunswick
- Reduction of 1,134 private insurance sector jobs
- Creation of 800 jobs at the proposed public insurance corporation
- Net increase in employment of 275 person years (taking into account direct, indirect and induced impacts)
- Net increase of $37 million to New Brunswick's gross domestic product (GDP)
- Net increase of $6.7 million in federal government revenues resulting from increased economic activity in New Brunswick
- Net increase of $3.5 million in provincial government revenues resulting from increased economic activity in New Brunswick

## Impact on Provincial Finances

The implementation of the made-in-New Brunswick model will result in a decrease in provincial government revenues directly related to the automobile insurance industry. This decrease is estimated at about $3.7 million: $3 million is explained by a decrease in automobile insurance premium tax revenues collected due to the decrease in total premiums charged to New Brunswickers; and $700,000 represents the loss of provincial corporate income tax currently paid by the private automobile insurance industry in the province. However, this shortfall will be exceeded by the projected increase in provincial government revenues (see economic impact analysis) due to the increase in provincial economic activity generated through the implementation of the model. The overall net increase in provincial government revenues is estimated at $3.5 million per regular year of operation.

### Health Services Levy

The New Brunswick public automobile insurance Crown corporation will continue to pay the health services levy to the government of New Brunswick on the same basis and in the same amount as now being paid by private insurance companies in New Brunswick. Provincial health services levies are estimated to be about $ 27.5 million a year.

### Premium Tax

The New Brunswick public automobile insurance Crown corporation will continue to pay premium tax of 3 per cent on total premiums collected to the provincial government. Total premium tax to be paid by NBPI is estimated at about $14 million.

### Corporate Income Tax

The New Brunswick public automobile insurance Crown corporation, as a not-for-profit public entity, will not pay provincial corporate income tax. Based on the corporate income tax estimates for the automobile insurance industry paid in New Brunswick, as estimated in the Atlantic Canada Insurance Harmonization Task Force Report (Vol. 2) to the Council of Atlantic Premiers 2003, this represents a loss of provincial revenue of $700,000. Corporate income tax received from the automobile insurance industry in New Brunswick represented less than 4/10ths of 1 per cent of total provincial corporate income tax collected in 2001-2002.

### Cost Recovery and Licencing

NBPI will pay all appropriate costs and licence fees involved in recovering the regulatory costs for the Superintendent of Insurance's office and the New Brunswick Board of Commissioners for Public Utilities associated with the provision of automobile insurance under the new system as well as fees for the licencing of its professional staff.

### Provincial portion of the HST

NBPI will pay the HST (including the provincial portion) on its taxable expenditures.

## Other Potential Impacts

The Committee was asked to investigate the impact on other professionals such as the legal community, brokers and agents, physiotherapists, medical practitioners and those involved in the automobile-repair industry. The Committee finds there will be no significant change in the way the NBPI Crown corporation and/or its customers would interact with these professionals, with two exceptions: the legal community and licenced brokers or agents. Based on the available information and the experiences of other jurisdictions, the following impacts are expected:

### Legal Community

Under the NBPI no-fault model, all New Brunswickers injured in traffic accidents will be entitled to full medical and rehabilitation treatment, income replacement and other benefits depending on the severity of their injuries. Financial compensation for pain and suffering is eliminated under the NBPI model. Individuals no longer sue to get benefits and thus, there will be no business related to automobile accident personal injury claims for New Brunswick lawyers. After the introduction of a no-fault system in Manitoba in the mid-1990s, legal professionals tended to shift the balance of their practice to other areas of the law or moved to practice personal injury law elsewhere.

This decrease will be incremental to the impact of the $2,500 cap on financial compensation for pain and suffering associated with a minor soft-tissue injury, implemented on July 1, 2003. Although it is too early to understand the full impact on the legal community of this measure, recent reports have estimated a decrease in the level of new claims of over 40 per cent as compared to the same time in 2002.

### Brokers and Agents

Brokers play a critical role as the main distribution channel for public automobile insurance in British Columbia, Manitoba and Saskatchewan. They are paid a commission of 7 per cent, 5 per cent and 4 per cent, respectively. Experience in other jurisdictions would suggest that brokerages are profitable under a public automobile insurance system.

In the NBPI model, licenced brokers and agents will receive a 7 per cent commission on the public policies they sell. This represents a decrease from 12.5 per cent to 7 per cent. However, the time and resources required for brokers or agents to sell the NBPI product will be considerably less in the public system. Although there will be a transition period to adjust staff and overhead requirements, the Committee finds that New Brunswick brokers and agents will continue to provide a service to New Brunswickers and make a profit under the proposed system.

To assist in the transition phase the Committee recommends that public automobile insurance be sold through existing licenced brokers and agents resident in New Brunswick and that transactions are required to be done in person for the first five years of operation. Additional transaction costs to be incurred during the transition year will also be recognized by the NBPI.

### Other Potential Impacts

Another concern expressed during the public hearings was the impact of the introduction of public automobile insurance on the availability of other property and casualty insurance products in New Brunswick. Should the Province of New Brunswick decide to implement public automobile insurance, there is the possibility that individual companies may decide to withdraw completely from the market. Although we are unable to predict the behaviour of individual companies, based on a review of experience in other jurisdictions, the Committee is confident that New Brunswick consumers will continue to have access to other property and casualty insurance products at a competitive price.

As reported in the 2003 Statistical Review of Canadian Underwriter, of the leading 20 property and casualty insurance companies now doing business in New Brunswick, 12 are also in the top 20 in British Columbia, 11 are also in the top 20 in Manitoba, 10 are also in the top 20 in Saskatchewan and 15 are also in the top 20 in Quebec. Additionally, eight (Manitoba), 10 (British Columbia, Saskatchewan) and 12 (Quebec) of the leading 20 property and casualty insurance companies operating in New Brunswick sell optional or extension automobile insurance coverage in competition with a public automobile insurance Crown corporation.

Another potential impact associated with the introduction of the public automobile insurance model recommended by the Committee would result in lower claims costs over time for individual/employer health and disability insurance plans. Under the personal injury protection plan of the made-in-New Brunswick model, the public insurer is the first payer of benefits. Therefore, the full medical and rehabilitation costs associated with traffic accidents are paid by the automobile insurance system and not subsidized by an individual's personal or workplace health and/or disability insurance plans.

## Legal Implications

As concluded by the Atlantic Canada Insurance Harmonization Task Force Report to the Council of Atlantic Premiers, there are no legal obstacles to the creation of a provincial public automobile insurance Crown corporation.

The Committee recognizes that new legislation as well as significant reform/amendments to existing legislation will be required to implement the NBPI model in the province. A preliminary review would suggest the need for a new Act to create the Crown corporation and establish its mandate and all other necessary specifications for its operation. Subsequent amendments to the Insurance Act and the Motor Vehicles Act are also anticipated to implement the model.

## Inter-Provincial Co-operation

The made-in-New Brunswick model recommended by the Committee is in large part a result of the very strong and close relationship and history of inter-provincial co-operation between the Province of New Brunswick and the Province of Manitoba.

This spirit of inter-provincial co-operation has lead to significant cost savings associated with adapting the MPI operating system to implement the NBPI model. The Committee recommends continued close relations between the two provincial governments and the two Crown corporations. This could include,

for example, training, assignment of senior MPI staff to assist in the transition phase, mentoring of NBPI board members by their MPI counterparts as well as co-development of future systems.

The issue of implementing an Atlantic regional public automobile insurance Crown corporation has been explored on a conceptual basis by the Atlantic Insurance Harmonization Task Force.

Although the Committee agrees that there is no legal reason to prevent a regional approach to public automobile insurance, we feel a phased approach to implementing public automobile insurance in the region is warranted. The scope of change and legislative reform required to implement the NBPI model suggests a focused and provincial effort is the most prudent approach for the initial implementation phase. The Province and the Crown corporation, once established, could then evaluate any requests to extend the New Brunswick system to any or all of its Atlantic counterparts.

## Transition Issues

The implementation of the NBPI model, in the event a decision is made to move to a public automobile insurance system, will generate a number of transition issues.

The Committee recommends that:

An Act to establish the Crown corporation, mandate, governance structure, benefit levels, operating policies, etc. be developed and introduced into the Legislative Assembly as soon as possible.

The Act to create a New Brunswick public automobile insurance Crown corporation and all other proposed legislation be reviewed to ensure it is consistent with Canada's international trade commitments.

A senior executive team is hired to begin the pre-operating phase of NBPI as soon as the Crown corporation has been established.

A specific date is chosen for the switch to the new system. All policies sold under the existing system would be converted to the new system of public automobile insurance on that date with a staggered renewal date tied to a vehicle owner's birth date.

The NBPI establish a number of advisory committees with stakeholders, such as private sector brokers and agents, private insurance companies, medical and rehabilitative treatment professionals and vehicle repair professionals to explain and determine how the new system will operate.

The NBPI work closely with private sector employers and the Department of Training and Employment Development to ensure that a worker transition strategy is developed and that all reasonable efforts are undertaken to assist displaced workers in making a successful work transition either to the NBPI or to a different career or employer.

## Summary of Recommendations

1. The Committee recommends the made-in-New Brunswick model of public automobile insurance, in the event a decision is made to move to a public system, that offers extensive coverage at an affordable rate for all drivers with:

    - no reference to age, gender, marital status, territory, payment history or lapses in insurance to determine insurance costs;

- rates to be determined by driving record, vehicle usage, vehicle make and model, optional coverage purchased;
- oversight of the public utilities board for mandatory and optional insurance rates;
- pure, no-fault injury benefits with no option to sue;
- drivers licences to continue to be sold by Service New Brunswick;
- vehicle registration and insurance sold through brokers and agents at a 7 per cent commission;
- mandatory vehicle coverage, additional injury and income replacement benefits, third-party liability coverage and collision, theft and comprehensive sold by the Crown corporation through private sector agents and brokers; and
- additional injury and income replacement benefits and third-party liability coverage are sold by private insurers in competition with the Crown corporation.

2. The Committee recommends a scale for safe drivers that offers a discount of 4 per cent for each year of claims and offence-free driving to a maximum discount of 40 per cent. Vehicle owners with a 10-year clean driving record would receive a discount of 40 per cent as compared to a new driver who would get a 4 per cent discount after the first year of safe driving.

3. The Committee recommends a scale for a poor driving record to include a modest $25 for each of the first two positions on the scale, followed by sharp increases in costs as demerit points are accumulated. The objective is to collect higher premiums from drivers who have poor driving records. The exact scale, including demerit points for traffic offences, must be set out in the appropriate legislation.

4. The Committee recommends under the proposed model that a significant amount of resources be dedicated to road safety initiatives to reduce collisions, injuries, deaths and claims. NBPI in partnership with relevant organizations and institutions such as governments, law enforcement agencies, seniors organizations and schools develop a series of safety initiatives targeted to the needs of New Brunswick drivers.

5. The Committee recommends an Act to establish a public automobile insurance Crown corporation, mandate, governance structure, benefit levels, operating policies and whatever is necessary to establish in law such a corporation in a timely manner.

6. The Committee recommends that the public automobile insurance corporation be required to submit insurance rates to the public utilities board for approval. Rate changes are subject to review and hearings where public participation and scrutiny are encouraged.

7. The Committee recommends the public automobile insurance corporation appear before the Legislative Assembly of New Brunswick's Standing Committee on Crown Corporations as required.

8. The Committee recommends the public automobile insurance Crown corporation issue an annual report with audited financial statements at an annual general public meeting.

9. The Committee recommends that the Province of New Brunswick work closely with the Government of Canada to ensure the proposed public automobile insurance model meets all obligations under international trade agreements.

**10.** The Committee recommends a team be put in place to begin the pre-operating phase of the public automobile insurance system as soon as the Crown corporation has been established.

**11.** The Committee recommends that a specific date be chosen for the move from the private to a public automobile insurance system. All policies sold under the present system would be converted to the public system on that date.

**12.** The Committee recommends that the public automobile insurance Crown corporation establish advisory committees to include stakeholders to explain the public system and determine how it will operate. These stakeholders include insurance brokers and agents, private insurance companies, medical professionals, vehicle repair professionals and other such parties to the insurance process.

**13.** The Committee recommends that the public automobile insurance Crown corporation work closely with private sector employers and the Department of Training and Employment Development to ensure that a worker transition strategy is developed and that all reasonable efforts are undertaken to assist displaced automobile insurance workers in making a successful work transition.

# Appendix A: Motion 30

Form C

**MOTION 30**

Mover
The Hon. Premier

Seconder
The Hon. Leader of the Opposition

With Leave of the House
I move, seconded by
The Hon. Leader of the Oppostion

WHEREAS fair, affordable and accessible automobile insurance is a concern for all New Brunswickers; and

WHEREAS the government of New Brunswick has been proactive and is committed to bringing about relief for New Brunswick drivers faced with increasing automobile insurance premiums; and

WHEREAS public automobile insurance has been suggested as a model that could bring relief for New Brunswick drivers; and

WHEREAS there are many models of public insurance that contain numerous options and in the interest of informed public debate these models and options should be explored in the New Brunswick context; and

WHEREAS there is already an Atlantic Canada Task Force conducting a comprehensive study of the full cost-benefit, legal and trade implications of establishing an Atlantic Canada public automobile insurance system;

BE IT RESOLVED THAT this House appoint a Select Committee on Public Automobile Insurance to examine into and inquire on the most suitable form of public insurance system for New Brunswick should the province conclude that a public system is required. Without limiting the scope of the study, this Select Committee will be charged with the responsibility of inquiring into and identifying:

*1)* the most suitable model of public automobile insurance to ensure fair, affordable and accessible public

Formule C

**MOTION 30**

Motionnaire
L'hon. premier ministre

Comotionnaire
L'hon. Chef de l'opposition

Sur autorisation de la Chambre,
je propose, appuyé par :
l'hon. Chef de l'opposition

attendu qu'une assurance automobile équitable, abordable et accessible préoccupe tous les gens du Nouveau-Brunswick;

attendu que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a été proactif et s'est engagé à procurer un allégement aux conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick aux prises avec des primes d'assurance automobile à la hausse;

attendu que l'assurance automobile publique a été suggérée comme modèle qui pourrait procurer un allégement aux conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick;

attendu que de nombreux modèles d'assurance publique prévoient diverses options et que, dans l'intérêt d'un débat public éclairé, ces modèles et options devraient être explorés dans le contexte du Nouveau-Brunswick;

attendu qu'un groupe de travail de l'Atlantique mène déjà une étude complète de la rentabilité globale et des implications juridiques et commerciales de l'établissement d'un système d'assurance publique au Canada atlantique;

qu'il soit résolu que la Chambre constitue le Comité spécial de l'assurance automobile publique, chargé d'examiner et d'explorer quel modèle de système d'assurance publique serait le plus approprié au Nouveau-Brunswick si la province concluait qu'un système public s'impose. Sans limiter la portée de l'étude, ce comité spécial sera chargé d'examiner et de déterminer

1) le modèle d'assurance automobile publique le plus approprié pour assurer à tous les gens du Nouveau-Brunswick une assurance

automobile insurance for all New Brunswickers, including:

*a)* the type of public automobile insurance system to be recommended (i.e. tort, full no-fault, partial no-fault, choice or hybrid systems, etc.);

*b)* the types of coverage and benefits to be offered;

*c)* a proper risk rating system for establishing individual premiums;

*d)* the method of distribution (i.e. through brokers, public means, or both)

*e)* the types of insurers (i.e. participation of private sector and government within the public model)

*2)* the start-up costs for establishing the proposed model, including infrastructure, office equipment, payroll, initial provision for losses, etc.;

*3)* the fixed and recurring costs of operating the proposed model;

*4)* the legal and trade implications involved in setting up the proposed model;

5) the downstream impact of the proposed model on the legal community, the physiotherapists and other therapists, as well as on the brokers, independent adjusters, automotive repair shops and other trades or professions;

6) the impact on provincial finances with respect to the health services levy, premium tax; cost recovery of the PUB and the Superintendent, and the impact on medicare;

7) the benefits of common inter-provincial and regional approaches; and

automobile publique équitable, abordable et accessible, y compris :

*a)* le type de système d'assurance automobile publique à recommander (c.à-d. à responsabilité civile délictuelle, entièrement ou partiellement sans égard à la responsabilité, systèmes à choix ou hybrides et ainsi de suite);

*b)* les types de couverture et de prestations à offrir;

*c)* un système convenable d'évaluation des risques pour l'établissement des primes individuelles;

*d)* la méthode de distribution (c.-à-d. par des courtiers, des moyens publics ou les deux);

*e)* les types d'assureurs (c.-à-d. participation du secteur privé et du gouvernement au modèle public);

2) les coûts de démarrage pour établir le modèle proposé, y compris l'infrastructure, le matériel de bureau, la feuille de paye, la provision initiale pour pertes et ainsi de suite;

3) les coûts fixes et récurrents du fonctionnement du modèle proposé;

4) les implications juridiques et commerciales de l'instauration du modèle proposée;

5) les répercussions en aval du modèle proposé sur la collectivité juridique, les physiothérapeutes et autres thérapeutes, ainsi que sur les courtiers, les experts, les ateliers de réparation automobile et d'autres métiers et professions;

6) les répercussions sur les finances provinciales quant à la contribution pour les services de santé, à la taxe sur les primes, au recouvrement des coûts de la CESP et du surintendant, ainsi que les répercussions sur l'Assurance-maladie;

7) les avantages d'une approche commune interprovinciale et d'une approche commune régionale;

*8)* the creation of a basic automobile insurance policy within a public system,

and, also consider such other matters or materials to be referred by the Minister of Justice, including a discussion paper on public insurance options.

BE IT FURTHER RESOLVED THAT the Select Committee on Public Automobile Insurance will also be responsible for hearing from members of the general public, interest groups, and others, any such information which they may so wish to present. The Committee may set appropriate rules for the receiving of said submissions;

In addition to the powers traditionally conferred upon the said Committee by the Standing Rules, the Committee shall have the following additional powers:

- to sit during sittings of the House and during the recess after prorogation until the next following Session;
- to adjourn from place to place as may be convenient;
- to retain such personnel as required to assist the Committee

BE IT FURTHER RESOLVED THAT during a period when the Legislative Assembly is adjourned or prorogued, the Committee may release a report by depositing a copy with the Clerk of the Legislative Assembly, and upon the resumption of the sittings of the House, the Chairperson shall present the report to the Legislative Assembly.

BE IT FURTHER RESOLVED THAT the said Committee be composed of Ms. Weir, Mr. Stiles, Mr. C. LeBlanc, Mr. Sherwood, Mr. MacDonald, Mr. Williams, Mr. Betts, Mr. Malley, Mr. Burke, Mr. Haché, Mr. Doucet, Mr. Richard.

8) la création d'une police d'assurance automobile de base dans un système public;

et d'examiner en outre les questions ou la documentation dont il est saisi par le ministre de la Justice, y compris un document de travail sur les options en matière d'assurance publique;

qu'il soit de plus résolu que le Comité spécial de l'assurance automobile publique soit aussi chargé de recevoir les avis que voudrait présenter le grand public, les groupes d'intérêts et d'autres et soit habilité à fixer des règles appropriées sur la réception de ces avis;

que, en plus des pouvoirs traditionnellement conférés au comité en vertu du Règlement, le comité soit doté des pouvoirs additionnels suivants :

- celui de siéger pendant les séances de la Chambre et après la prorogation, jusqu'à la prochaine session;
- celui de tenir séance à divers endroits, s'il convient de le faire;
- celui de retenir les services du personnel nécessaire pour aider le comité;

qu'il soit de plus résolu que, si l'Assemblée législative est ajournée ou prorogée, le comité soit habilité à rendre public un rapport par le dépôt d'un exemplaire au bureau du greffier de l'Assemblée législative, lequel rapport, après la rentrée parlementaire, sera présenté à l'Assemblée législative par la présidence du comité;

qu'il soit de plus résolu que le comité soit composé de M^me^ Weir, de M. Stiles, de M. C. LeBlanc, de M. Sherwood, de M. MacDonald, de M. Williams, de M. Betts, de M. Malley, de M. Burke, de M. Haché, de M. Doucet et de M. Richard.

M.L.A. (signature)
Premier Bernard Lord

Notice dispensed by unanimous consent. Motion moved and carried. August 5, 2003.

Député (signature)
Bernard Lord, premier ministre

Dispense d'avis accordée avec le consentement unanime. Motion proposée et adoptée le 5 août 2003.

# Appendix B: Glossary of Terms

## Insurance

There are two types of insurance as defined by the Insurance Act – life and other than life. Within the other than life category, property and casualty insurers offer automobile insurance. Many insurers not only offer automobile insurance, but also offer homeowner policies and other types of insurance.

Insurance is essentially the pooling of risk. When consumers pay insurance premiums they are putting our money in a pool with others. This pool is then used to meet the claims of those who, in the case of automobile insurance, have been involved in an accident and who have suffered a loss.

## Standard Automobile Policy

The laws of the Province currently require that vehicles registered and driven in New Brunswick must be insured to minimum levels and provide minimum coverage for consumers. The coverage includes:

**Liability Insurance:** Sometimes called PLPD or Section "A" Coverage, this covers you as a vehicle owner and as a driver if you injure someone or damage someone else's vehicle or property with your car. The minimum requirement in New Brunswick is $200,000, although many New Brunswick consumers choose to carry additional coverage.

**Accident Benefits:** This is also referred to as Section "B" coverage. This is a "no-fault benefit" that provides medical and rehabilitation expenses, funeral benefits, death benefits, and loss of income benefits. Because it is a "no-fault" coverage, it is payable by your own insurer and is payable even if you are at-fault for the accident.

**Uninsured and Unidentified Insurance:** Also know as Section "D" coverage, this coverage protects individuals in the event that you as a driver are involved in an accident with an uninsured driver or in a hit-and-run accident where the automobile or driver cannot be identified.

In addition to these mandatory coverages, there are optional insurance coverages (Section "C" coverage) that many choose to purchase. These include:

**Collision or Upset Insurance:** This covers damage to your own vehicle, regardless of who is at fault – that is payable even if you are at fault. There is usually a deductible by which any claim is reduced. The amount of the deductible affects the rate of the coverage.

**Comprehensive Insurance:** This covers such risks as damage to your own vehicle caused by theft, vandalism, or fire. There is also a deductible for this coverage, except for theft or fire.

## Insurance Premium

The money that is paid for insurance is called a premium, and premium amounts are based on the type of coverage and the amounts of coverage that you have. The actual amount that is paid is based on an insurance company's assessment of the risk the company must assume to insure your vehicle.

In assessing this risk, companies use various factors including your age, sex, marital status, where you live, the type of vehicle, the age of the vehicle, what you use the vehicle for, how many kilometres you drive in a year, your driving record and that of anyone else on the policy, if you have had claims on your policy, etc.

## Average Premium

Average premium is the total premium paid by all customers for all of the coverages purchased on their vehicles divided by the total number of vehicles. The average is therefore weighted for all of the mandatory coverages that everyone must buy and the optional coverages that only some customers buy.

## No-Fault

No-fault is a system whereby all benefits are paid by the insured's own insurance company, that is your own company pays you regardless of fault. The no-fault system concentrates on rehabilitation of injured parties. It provides no or limited compensation for non-economic loss, such as pain and suffering and there is generally no right to sue. Compensation for property damage and personal injury are made up to pre-determined limits. There are presently two completely no-fault jurisdictions in Canada – Manitoba and Quebec. Until this year Saskatchewan has operated under a full no-fault system, however that province now has a choice system, whereby consumers may choose to purchase a no-fault policy or a tort policy. It is important to note that even under a no-fault system, fault is still determined for driving record purposes and may affect the premium of the at-fault driver.

## Tort

A "tort" is a wrong or an injustice committed by one person against another. Tort law is an area of legal practice where a "wronged" party sues the party that it views responsible for the wrong. Under a tort-based automobile insurance system, it is the responsibility of the party at-fault to recompense the innocent party and to place the innocent party as close to a position as possible before the accident. Under a tort system, individuals have the right to sue for both economic loss and for pain and suffering.

## Benchmark System

Until 1997, New Brunswick operated under a "benchmark" system. Under this system, the public utilities board assembled information from industry on premium income, claims, future trends, etc. and established a benchmark rate to be charged by insurers for automobile insurance. If insurers wished to charge rates that fell within 5 per cent of the benchmark, they could do so. Companies were, however, required to appear before the Board, with certain limited exceptions, every two years. If, however, they wished at any time to charge rates that were greater or lesser than 5 per cent of the benchmark figure, they were required to appear before the Board.

## File and Use System

New Brunswick currently operates under a modified "file and use" system of rate regulation for regular market insurers. Rates are filed with the public utilities board at least once every 12 months. The Board has the ability, if it determines that the rates charged are excessive, inadequate or discriminatory, to investigate the rates and to confirm those rates or to modify them. In certain circumstances companies may be required to appear before the Board. In other circumstances they can use benchmark rates. Otherwise, insurance companies may use the rates that they have filed with the Public Utilities Board after 30 days of filing. The Facility Association is still required to appear before the Public Utilities Board for any rate change.

## Facility Association

Because automobile insurance is compulsory for all drivers in New Brunswick, there must be access to insurance for all drivers, including high-risk drivers. For those drivers who are not able to buy insurance

through a regular market insurance company, there is access to coverage from the "Facility Association" or "FA". The Facility Association is a not-for-profit group of insurance companies that pool resources through which they insure high-risk clients.

## Territorial Rating

New Brunswick currently permits territorial rating for all coverages. Territorial rating is premised on the fact that, based on the claims experience of the place of residence of the insured, there is a risk to be considered in insurance coverage. This might include such factors as weather conditions, distances normally traveled for work purposes, road conditions, the number of automobile thefts, etc that are applicable to the particular coverage.

## Underwriting Guidelines

The determination of whether or not an insurer will accept a risk is based on its underwriting practices. Different insurers can and do concentrate on different risks to determine his market. Generally speaking, those insurers that are willing to tolerate more risk would respond by charging higher rates.

To permit agents and brokers to determine if companies are willing to accept risks, companies develop underwriting guidelines. Underwriting guidelines are not currently regulated in New Brunswick. Common underwriting guidelines include factors such as the age, gender, marital status, how the vehicle is used, your driving record and accident record and that of anyone who regularly uses your vehicle and the type of vehicle and value of the vehicle. However, there are certain prohibited underwriting practices in New Brunswick whereby insurers may not refuse to insure an individual.

# Appendix C: Review of Public Automobile Insurance Systems in Canada

Mandatory automobile insurance is administered by provincial Crown corporations in four Canadian provinces:

- Saskatchewan (Saskatchewan Government Insurance);
- Manitoba (Manitoba Public Insurance);
- British Columbia (Insurance Corporation of British Columbia); and
- Quebec (Societe de l'assurance automobile du Quebec);

Although the scope of insurance and other automobile-related services offered varies from one jurisdiction to another, all registered vehicles in the four jurisdictions are insured for a mandatory minimum amount of automobile insurance required by law solely by the Crown corporation. All drivers in Quebec and Manitoba are required to purchase public automobile insurance on a yearly basis as part of their driver's licence fee (Quebec $23; Manitoba $10-$35).

Public automobile insurance companies have been operating in Canada for about 60 years. The first public automobile insurance plan to be delivered by a Crown corporation was established in Saskatchewan in 1945. The Manitoba Autopac, the compulsory public automobile insurance plan, was first sold in 1971. The Insurance Corporation of British Columbia began operating in 1974 and the Quebec system was introduced in 1978.

These systems have many things in common, including these two significant roles: they are the sole insurers for mandatory automobile insurance and they insure all vehicles registered by a resident who has a valid driver's licence in the province.

There is no Facility Association in provinces with public automobile insurance.

In Saskatchewan, Manitoba, British Columbia and Quebec, age, gender and marital status are not used to set premium levels. Because public insurance companies are required to insure all legal drivers in their respective provinces, they use the driving record of the individual and not that of his or her peer group to calculate an individual's premium level.

Significantly, most public automobile insurance corporations calculate premium levels on the driving record of the registered owner of the vehicle only. The fact that a young person may drive the car from time to time does not impact on the premium level paid by the owner of the vehicle. Rather, in most public systems, individual drivers are rewarded through good-driving discounts or penalized through fines and/or loss of insurance discounts. The risk level of the driving infraction and/or any resulting at-fault accident determines the level of financial penalty. However, safe drivers can earn back their good-driving discounts over time.

In Saskatchewan, Manitoba and British Columbia, their respective public utilities boards must approve rate increases before they can be passed on to consumers. In Quebec, the base rate for mandatory public automobile insurance is set out in provincial statute.

Although public automobile insurance corporations have similar core values and administrative/operational practices, the systems under which they operate differ. The Insurance Corporation of British Columbia is the only Crown corporation that currently operates within a tort-based system, while in the other three provinces the Crown corporations operate within predominately no-fault systems.

Each corporation has its unique characteristics or special products that have evolved over time to meet the needs of their respective clients.

As a monopoly provider, public automobile insurance companies have identified the following reasons for their ability to generally charge lower premiums:

1. lower overall administration costs due to greater efficiencies and economies of scale;
2. lower marketing costs;
3. limited underwriting costs;
4. their not-for-profit mandates; and
5. increased revenues due to lower levels of uninsured drivers and more insured drivers.

Public automobile insurance companies also aggressively invest in a variety of road safety programs in their respective provinces. Examples of these initiatives are described in greater detail in Appendix H. They also pay premium taxes and health services levies to provincial governments.

Brokers play a key role in the distribution of automobile insurance in all four public systems. They are typically the main point of contact for consumers looking to purchase automobile insurance in their local communities. In three provinces, Quebec excepted, they sell the basic public automobile insurance package on behalf of the Crown corporation as well as offer a variety of optional and extension coverage from private insurers and the public insurer. Broker commissions vary from 7 per cent in British Columbia, 5 per cent in Manitoba and 4 per cent in Saskatchewan.

# Appendix D: No-Fault Benefit Levels Across Canada

| 2002 No-Fault Benefit Levels Across Canada | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BC | Alta | Sask Tort | Sask No-Fault | Man | Ont | Que | NB* | NS | PEI | Nfld & Lab |
| Admin | Public | Private | Public | Public | Public | Private | Public | Private | Private | Private | Private |
| Med Payment | $150K | $10K | $150K | $5M | No limit | $100K | No limit | $50K | $25K | $25K | $25K |
| Funeral Expense | 2,500 | 2,000 | 5,000 | 5,752 | 6,442 | 6,000 | 5,951 | 2,500 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |
| Maximum Disability Income | | | | | | | | | | | |
| % of income | 75% of gross | 80% of gross | $15.6K for total $7.8K for partial | 90% of net | 90% of net | 80% of net | 90% of net | N/A | N/A | N/A | N/A |
| Max/wk | $400 | $500 | N/A | $598K/yr | $663K/yr | $400 | $53K/yr max | $250 | $140 | $140 | $140 |
| Home support per week | $145 | $100 | Up to $509 | Up to $664 | Up to $886 | $185 | Up to $640 | $100 | $70 | $70 | $70 |
| Min. Liability 3rd Party | $200K | $200K | $200K | $200K | $200K | $200K | $50K | $200K | $200K | $200K | $200K |
| Right to sue | Yes | Yes | Yes ($5K deduct) | No with few exceptions | No | Yes (if meets threshold) | No | Yes | Yes | Yes | Yes |
| Average 2001 Benefit Paid | $2,223 | $6,289 | N/A | N/A | $2,403 | $5,959 | N/A | $5,795 | $5,530 | $5,419 | $6,419 |

Saskatchewan, Alberta and Atlantic Provinces allow lawsuits for benefits over and above the no-fault minimums

*In 2002, New Brunswick introduced changes that cap the right to sue for soft tissue injuries. Regulations came into effect in July 2003. Manitoba only covers medical expenses not covered by the provincial health insurance program that are approved under the insurance program. The permanent impairment payment went to a maximum of $118,192 in 2002. British Columbia, Manitoba, Saskatchewan are public with private competition for optional and excess coverage; Quebec is private for property damage.

Sources: IBC, MPI, SGI, SAAQ, ICBC

# Appendix E: List of Presenters and Submissions Received

## Participants in Public Hearings, October, November 2003

Alexander, Hazel Y.

Alliance Insurance, Michael St. Onge

Allstate Insurance Company, Robert Tisdale

Anderson, Keith, motorcyclist

Angus-Miller Insurance, Grant Kimball

Association Acadienne et Francophone des ainées et ainés du Nouveau-Brunswick, Roger Doiron and Willie Lirette

Association des assureurs du Nord-Ouest, Gilles Carrier, Jeannot Martin, Mona LeBel and Denis Daigle

Assurance Beausejour Insurance, Terry Gaudet

Assurance Després Hébert Ltée, Gilles Hébert and Roger Després

Assurance Goguen Protection Insurance Corp., Gilles LeBlanc

Assurance Mourant Ltée, Jean Mourant

Assurance Pierre Roy Insurance, Pierre Roy and Gilles Frenette

Aubé and DeGrace Insurance Ltd., Roger DeGrace

Aviva Canada Inc., Lorrie Hachey and Harry Trask

Béland, Gérard, mechanic and social activist

Belliveau, Kathy, insurance agent

Boudreau, Cathy

Boudreau, Roy, MLA

Boyce, Steven

Breau Disposal Ltd., Sharon DeRoche, office manager

C. Landry Adjustment Ltd., Claude Landry

Cain Insurance Services, Dan Cain and Luke Cain

Campbell, Stuart, carpenter

Canadian Association of Retired Teachers, George Little

Canadian Bar Association, Richard Bell and Leah Dayhorn

Canadian Coalition Against Insurance Fraud, Rick Dubin

Canadian Federation of Independent Business, Stéphane Robichaud and Yves Bourgeois

Canadian Union of Public Employees New Brunswick (CUPE), David Rouse and Raymond Leger

Cantelo, Raymond

Carnaghan, Taylor Fowler Insurance, Nancy Thorne and Douglas Shippee

Chartered Insurance Professionals' Society, John Delaney

Citadel General Assurance, Bruce Moore

Claims Managers Association of New Brunswick, Lynn Prescott and Rick Embleton

CN Pensioners Association, Webb Vance, Gerald Dawson, Greg Murphy and Bruce Peacock

Cooper, Leona

Co-operators Insurance, Roland Belliveau and Allan Francis

Co-operators Insurance, Florent Fontaine

Cormier, Archer

Crawford Adjusters Canada, Guy Frenette, independent adjuster and president, CIAA, New Brunswick and Prince Edward Island Region and Raymond Aucoin

Daigle, Janine, insurance agent

Delaney, Susan, claims adjuster

Dominion of Canada, Scott Beattie

Doucette, Carmella

Drost Insurance, Michael Blanchard

Dykstra, Bethany, farmer

Energy Probe Research Foundation, Consumer Policy Institute, Lawrence Solomon

Facility Association, Peter Johnson, David J. Simpson and Jill Hepburn

Fairweathers Insurance, Bridget Hornyak

Fanning, Claire, claims adjuster

Fenwick, W. Peter

Gallant, Betty, insurance agent

Gary Billingsley & Associates Ltd., Gary Billingsley

Gates, Sharon, claims adjuster

Gaudet Saulnier Assurance Ltée, Huberte Gaudet and Jacqueline Leblanc

Geddes, Sylvia

Girvan, Paulette, independent broker

Guy R. Day & Son Limited, Tim Egan and Daryl Spires

Hachey, Art

Hall & Fairweather Ltd., Andrew Campbell

Harbourview High School: William Nickson, teacher, and students Cody Burke, Amanda Grant, Diana Page, Dan Saunders and Mike Wiley

Harrison & Associates Insurance Inc., Lorne Losier

Harrigan Insurance Agency Ltd., Danny Harrigan

Hawkins, Brian D.

Higgins General Insurance, Kendall Higgins and Jennifer Adams

Huestis Insurance, David Huestis

Hughes, Joe, insurance agent

Hutchinson & Cochrane Insurance Services Ltd., Ken Cochrane

ING Insurance, Dennis Furlong

Insurance Brokers' Association of New Brunswick, Peter Johnson, Michael Daniels and Danny Harrigan

Insurance Bureau of Canada, Don Forgeron, MaryLou O'Reilly and Darrell Ledbetter

Jones, Stephen, broker

Keenan, David

Law Society of New Brunswick, Bruce Noble, Marc Richard, Tracey Deware and Rob Dysart

Leblanc, Jean, teacher

LeBlanc, Mark E.

Legge, Michael, automobile dealer

Les Aînés et Aînées Notre-Dame-des-Neiges Centre de l'amitié

L.P. Godbout Ltd., Guildo Godbout

MacDonald, Stella, bartender

MacRae Insurance Services, Brian MacRae

Masso-Tech, Robert Langis and Peter Simpson

McLaughlin, Eileen, Volunteer Transportation Program

Morrison, Roméo, priest

Mothers Against Drunk Driving (MADD), Andrew Muire, Karen Dunham and Denise Green

New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities (PUB), David Nicholson

New Brunswick Federation of Labour, John Murphy, Jean-Marie Nadeau and Terry Carter

New Brunswick Mutual Insurance Association, Sandy Morrison

New Brunswick New Democratic Party, Nan Luke

New Brunswick Physiotherapy Association, Ann Connolly

New Brunswick Private Practitioners of Physiotherapy, Cathy Simon

New Brunswick Public Employees Association, Thomas Mann

New Brunswick Senior Citizens Council, Ed Levert and Anne-Marie Gammon

N.B. Senior Citizens Federation, R.G. Smalley

New Brunswick Seniors Citizens' Council, Greater Moncton Section, Bob Young, Elmo Whittom, Allister McLeod, Greg Murphy and Barry Hould

Newman, Mike, insurance agent

O'Connor, Daniel

Olmstead Insurance and Financial Services, Don Olmstead

Paramount Insurance, Jean-Paul Leger

Paulin, Burt, MLA

P.D. Foster Insurance (1982) Ltd., Stuart Foster and Paul Foster

Pearson Insurance, Robert Kimball

Portage Mutual Insurance Co., Robert Wrye

Powell, Shirley, real estate agent

Ratchford, Veronica, seniors advocate

Rayworth, Gary, insurance investigator

Robichaud, Carmel

Royal & SunAlliance, Frank Mumford and Beth Foote

Saint John Community Loan Fund, Seth Asimakos

Sears Insurance Limited, Scott Embree

Sirois, Collette

Societe des enseignantes et des enseignants retraites francophones du Nouveau-Brunswick, Roger Doiron, Hector Cormier

Solutions Insurance Broker Inc., Georges Leger

St. Onge, Michael

State Farm Insurance, Andy Williams, Wendy Williams and Robert Cook

Steelworkers Organization of Active Retirees, Ed Levert

SunAlliance, Patrick Durepos and Lily Durepos

United Steelworkers of America, Cal Luedee

W.W. Thorne Insurance Ltd., Myles Hall

Walker Insurance, John Walker and Jason Walker

Walls, Roland

Whalen, Jenny

Wilhelm, Linda

Wilson Insurance, David Wilson

## Submissions to the Committee Received Before February 1, 2004

Ainsworth, Philip L.

Allen, Richard

Anderson, Blake

Ashe, Randy

Atlantic Institute for Market Studies (AIMS), Brian Lee Crowley

Audet, Jean-Guy

Basque, Jean-Claude

Bathurst and District Labour Council, Michael Knowles, president

Branch, Gary A.

Blanchard, Léo

Bernard, Ron and Robin Bernard

Benton, S. Bruce

Chisholm, Daniel

Canadian Association of Direct Response Insurers, Andrew Rogacki

CGI Adjusters Inc., Kelly W. Roberts

Cyr, Sylvain

Chappell, Wanda

Cook, Greg

Charette, Claude

Duclos, Roger Body Shop

Duguay, Carol

Dames d'Acadie de Campbellton, Jeannine Arseneau

Economical Mutual Insurance Company, Garry Fox

Eidt, Doug

Fairweather, Brad

Foran, Jackie

Fraser Institute, Ontario, Mark Mullins

Gaddess, Sylvia

Gaudet, Roger

Gilbert, Peter

Godin, Yvon, MP

Guay, Michel

Hughes, J., claims technical adviser

Jordan, Avon

Kelly, Kimberly A.

Lambert, Murray

LeBlanc, Jean

Leonard, R.

Lunney, John, Department of Public Safety

MacLeod, Allister

Martin, Robert

Matthews, Kevin W.

McAllister, Glenn

McGaw, Rick

Meloche Monnex Inc.

Millican, Allan

Morrison, Shane

Martin, Jocelyn

New Brunswick Human Rights Commission

North American Chronic Pain Association of Canada, Helen Tupper

Ouellette, Morel Z.

Pitre, Murielle

Rideout, Donald

Robert, Jean and Alexa Roy

Republique Education Automobile Enr., Ecole satellite de April Senechal

Robichaud, James

Scudath, Roderick

Societe des Acadiens et Acadiennes du Nouveau-Brunswick, Daniel Theriault

Squarebriggs, Robert

Toner, Raymond

Trevors, Frank

Unknown (One, e-mail address only; another, signed Concerned Citizen)

Vautour, Cathy

Walsh, Richard

Wawanesa Insurance and its Petitcodiac area workers: Debra Colborne, Brenda Gilmore, Judy and Earl Doucette, Shirley Mullin, Beatrice Price, Lea Jones, Kelly Donnelly, Helen Munro, Stacey Price and Julie Brown-Robichaud

Wheaton, Brenda

Should you have appeared before the Committee on Public Automobile Insurance and/or made a submission to the Committee and should your name not appear on this list, please call the Office of the Clerk of the Legislative Assembly at (506) 453-5914 in order that a correction can be made to the public record.

# Appendix F: Summary of Public Consultations

To hear what New Brunswickers had to say about public automobile insurance, the Committee held public hearings in eight communities in October and November 2003 at which about 100 presentations were made. Informal public gatherings were held after each hearing during which people were given the opportunity to talk about public automobile insurance with individual members of the Committee. In addition to the hearings, the Committee received comments from another 100 New Brunswickers by e-mail, written submissions and telephone calls.

The Committee received several hundred mail-in letters from a seniors group advocating a public automobile insurance system. The Committee decided that since the implementation of such a system will be a decision of government, it was appropriate to forward the letters to the Minister of Justice who is responsible for the insurance file. The Committee also received a petition containing 5,500 names in support of public automobile insurance, which will be presented to the House at the first opportunity.

## The Participants

The Committee heard from representatives of the private insurance business in New Brunswick, from business and professional organizations, small business owners, Members of the Legislative Assembly of New Brunswick, community agencies, youths and seniors, unions, individual drivers with experiences to relate and other interested parties.

Summarized below are the main themes related to the Committee's mandate regarding key design elements such as tort or no-fault, risk rating features, role of the private sector and other professionals, of the optimal public automobile insurance system for New Brunswick that came through the public consultation process.

## Impact of Rising Automobile Insurance Premium Rates

The Committee heard that high premium rates were having a negative affect on local economies by seriously impacting workers, small businesses, students, youths, elders, the unemployed and community service organizations.

A mechanic from Campbellton told the Committee that the number of repairs ordinarily covered by insurance (in which the shop would be likely to earn some profit) were dwindling – people, he said, are afraid to make insurance claims for fear of being penalized by sharp rises in premium rates as a result of a claim. On the Acadian Peninsula, another mechanic told the Committee that there were fewer repairs of any kind in his shop since people were keeping only one car where two were formerly the norm for a working family in that area because of distances between residences and job sites. As well, he said, fewer people were driving because insurance was prohibitive or impossible to get. The Committee heard that a woman moved from her home to another community where she could get to required services on foot as she could not afford automobile insurance premiums.

Anecdotal evidence was freely and frequently offered on the numbers of people driving without automobile insurance because of the high cost of premiums or because there was no automobile insurance available, particularly in the northern part of the province. The Committee heard no empirical evidence to support an increase in uninsured drivers.

Presenters, including the owner of a driving school and an owner of a car and recreational vehicle dealership, told the Committee how high automobile insurance rates were affecting the general economy: people are having to choose between making insurance payments or mortgage payments; minimum-wage workers can't afford the insurance they need to keep their cars on the road so they can

get to work; families are selling second vehicles, thus interfering with the possibility of extra earnings coming into the household. Small businesses can't cope with the extra cost of insurance and must cut back services and thereby risk losing customers. Others said they could afford the monthly cost of a new vehicle, but not the insurance premiums.

The Committee also heard, particularly on the Peninsula, that students who were unable to afford the cost of insurance premiums as well as tuition fees were opting out of college and university because there is no way for them to get to and from school.

Seniors told the Committee they feel isolated, that high premium rates are unaffordable for those on fixed incomes and seniors feel stranded at home. They feel anxious and fearful when the basics must be accomplished without transportation, basics such as medical visits and grocery and pharmaceutical needs. The extra burden on the stringent finances of pensioned seniors in rural New Brunswick is high.

In Saint John and in Caraquet, the Committee heard that community service organizations were hard hit by high automobile insurance premiums, particularly those organizations that operated transportation programs for the poor, elderly and incapacitated. A funding program in Saint John, designed to support community economic development, has been approached by people seeking to borrow from the fund to pay for automobile insurance and were, of necessity, turned away. In the public system, these presenters want a stable, affordable premium rate and reasonable risk rating that allows for the poor and for social agencies that struggle for funding.

The Committee also heard from individuals whose insurance premiums had not changed significantly over the previous few years and who were content with the current system.

## Risk Rating and Underwriting

Presenters saw risk-rating and underwriting rules as problematic. To some, the rules are poorly understood and are perceived as obscure, arbitrarily applied and inequitable. Others explained authoritarian underwriting was necessary to recoup losses from increased soft-tissue injury claims and that some legislated changes would improve underwriting practices.

The inability to predict from year to year the consequences of an at-fault traffic accident on an individuals risk rating level and the severity of the premium consequences was a significant concern to many presenters.

The Committee heard a preference for insurance to be tied to the driver and not to the vehicle; that insurance rates should be set for the individual, based on driving record and not based on the number of drivers in the household, their driving records, age of driver, age of vehicle and other risk-rating elements.

## Territories

The matter of territorial risk rating was an issue the Committee heard about frequently. Some presenters said they feel ill-served by a territorial rating system that forces the insured in one part of the province to pay significantly higher rates than in another part; or, as in the north, insurance coverage was sometimes impossible to get because companies stopped writing there. The Committee also heard that high claims payouts in some areas justified higher premium costs there. Some argued against equitable premiums, saying that drivers in one part of the province shouldn't pay more so drivers in another part could pay less.

## Age and Gender

Youth were frustrated by the result of being rated high-risk drivers and argued for premiums based on driving record, not on age, in a public system. Presenters told the Committee the high premiums they were charged impeded their participation in society. They couldn't get to school, to part-time jobs and to facilities to engage in sports and other activities that are part of becoming independent adults. Some offered suggestions for improvements to the graduated licencing system for young drivers and for better driver education and safety programs.

Seniors shared the frustration felt by youth on being rated high-risk drivers because of age, resulting in unaffordable premiums, which were impeding their participation in society. They argued for insurance rates based on driving record and offered suggestions for improved monitoring of driving ability, health checks and a graduated de-licencing system that would help to promote safe driving amongst seniors.

The Committee heard that discrimination based on age is permitted in automobile insurance only in relation to minors and only if authorized by law. In any other case, the Committee heard, a complaint of discrimination could be filed with the Human Rights Commission. Similarly, the Committee heard that risk rating based on gender and marital status is of questionable legality and aggrieved persons are entitled to file complaints with the Commission.

## Facility Association

The Committee heard that the role of the Facility Association in high premium rates and lack of fair access to insurance was a source of concern. The underwriting rules that allowed insurers to reject clients and force them into the high-cost Facility market were seen as unfair, particularly for seemingly innocuous occurrences such as a lapse in coverage due to illness or temporary absence or seasonal use of a vehicle.

The Committee heard the Facility Association had over 25,000 clients in 2003 and since legislative changes were made on July 1, 2003, that number has dropped to 18,000. The Committee heard that the normal number of vehicles in the Facility market in a province the size of New Brunswick is about 6,000.

## System Design: Tort or No-fault

Presenters typically expressed a preference for either a tort-based (fault) system or a no-fault system.

## Tort

The Committee heard that a tort-based public system without legislated caps such as the $2,500 cap for pain and suffering on soft-tissue injuries, is preferred because it allows victims access to the courts in the case of disputes; and, it allows the courts to determine the appropriate amount of compensation to fit the individual circumstances.

In a tort-based system with no caps, accident victims can sue for loss of opportunity to earn a living, for pain and suffering, medical assistance and rehabilitation. It was acknowledged that there are delays in getting compensation to victims under the tort model.

Others expressed concern that the court process is often lengthy and difficult for victims and that there was not always a good outcome in single-vehicle accidents or uninsured driver situations.

## No-Fault

The Committee heard that a universal system based on rehabilitation was preferable. Most presenters when asked to indicate their preference for a public system recommended a no-fault system based on either the Manitoba or Quebec models.

Presenters said the public no-fault system offers stable premium rates and compensation is equitable. Representatives from health and rehabilitation professional organizations expressed their support for a system that facilitates quick access to treatment services for those injured in automobile accidents. Massage therapists and physiotherapists who do a lot of work on soft-tissue injuries resulting from vehicle accidents told the Committee that the best outcomes occur when therapeutic intervention takes place quickly. In the private system, they said, their clients wait from 30 to 120 days for the compensation payments that allow for therapy and they say that is too long. They opted for any public system based on rehabilitation rather than compensation.

Other presenters were not willing to extend no-fault benefits to impaired, dangerous or criminal drivers in the public system.

(It is important to note that in a no-fault system, fault is not a determinant in access to benefits but is the most critical component in determining premium levels.)

## Role of the Private Sector

Generally, the Committee heard support for the continuation of a role for brokers and agents in advising consumers on insurance matters in the public system. Presenters expressed their support for a balance between public and private on automobile insurance. A minority voice preferred no relationship with the private sector insurance companies.

Brokers acknowledged they could accept a role in selling basic, mandatory automobile insurance as well as optional coverage under a New Brunswick public automobile insurance system. The Quebec model in which private insurers take care of the vehicle while the public corporation addresses the human element had appeal for those presenters who prefer the largest role possible for the private sector.

The Committee heard a recommendation that the proposed public automobile insurance system allow brokers the authority to sell or transfer their licences to other brokers. It was also recommended that at least in the initial years of the public system, transactions be made in person rather than on the Internet or call-centre sales.

## Safety

Presenters told the Committee they favoured putting insurance premium revenues back into the public system through programs to improve road safety and driver education. An argument was made for alcohol-free roads. Some presenters cautioned that impaired drivers in the public system should be treated severely.

## Governance, Accountability and Financial Sustainability

The Committee heard that drivers want a transparent automobile insurance system, they want to know exactly what they are getting and at what cost – and they want affordable, basic mandatory insurance for everyone.

Of the four models available for consideration, presenters favoured two: the Manitoba and Quebec systems, with changes to reflect the New Brunswick reality.

Presenters said the model for public automobile insurance should ensure that drivers and owners, not the taxpayers, pay for the system and that any revenue surplus go back into the automobile insurance program and/or back to the rate payers and/or toward safety ventures and not be put into the provincial treasury. The Committee heard that government should not have a say in rate setting in the public system and that the public automobile insurance system should not be subsidized by general tax revenues.

The New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities (the PUB), through its Chairman, while not endorsing any particular type of public insurance, encouraged the Committee to examine the way in which the Manitoba public insurance system is set up with complete responsibility for oversight of the Crown corporation by an arm's length regulator, such as the PUB. The Chairman commended Manitoba's use of an independent tribunal, also at arm's length from government, to hear appeals of corporation decisions on injury awards.

He further recommended that the case managers who shepherd people through the public insurance process be separate from and independent of Government and the public insurance company. Thus, the injured parties would feel that these people were acting solely in their interests and not that of the public insurer.

The PUB further recommended that the funds of the public system should remain with the public automobile insurance corporation and not be part of the Province's general revenues. It further recommended that such provision be entrenched in the statute establishing the public automobile insurance system.

While some presenters mistrusted a Crown corporation to be transparent, others argued that a publicly owned and controlled system was more accountable to the users. The Committee was urged to build transparency and scrutiny of its operations and its finances into its legislation.

### Consumer Advocate

The Committee heard there is a need for a formalized position of consumer advocate for premium-holders and there should be a clear avenue of appeal. Arguments were heard for an independent tribunal process in the public system.

## Which Model for New Brunswick?

The Committee heard that Manitoba and Quebec systems were favoured as the models for a New Brunswick public automobile insurance system. Saskatchewan or Manitoba was a frequent either/or choice.

In the Manitoba model, presenters appreciated the transparency, equitability and stability of rates and services, but did not embrace the concept of territories.

In the Quebec model, it was the larger role for the private sector that was appealing to those concerned for job losses in the private sector in the move to the public system. To one presenter, that was not a concern, that job losses were sometimes the cost of change. Another presenter, an insurance agent, said that he could work with the public system by making changes in how he organized his office.

The legal community recommended the British Columbia model because it retains the right to sue and there was some support for the Saskatchewan model because it offers a choice between no-fault and tort, although it was noted that few Saskatchewan drivers have chosen the tort option.

# Appendix G: List of In-Camera Presentations

Representatives of a number of government departments and agencies and other individuals met with the Select Committee on Public Automobile Insurance throughout their deliberations to provide information, guidance and advice. These included:

Desjardins, Pierre-Marcel, Université de Moncton, economic consultant to the Committee

Frechette, Serge, trade consultant to the Committee

Insurance Corporation of British Columbia (by video-conference)

Manitoba Public Insurance

New Brunswick Department of Business New Brunswick

New Brunswick Department of Finance

New Brunswick Department of Justice

New Brunswick Department of Health and Wellness

New Brunswick Department of Public Safety

Saskatchewan Government Insurance

Schubert, Jon and Laurel Wood, insurance and business consultants to the Committee

Service New Brunswick

Societe de l'assurance automobile du Quebec

# Appendix H: Public Automobile Insurance Corporations: Road Safety Initiatives

In the four public automobile systems in Canada, British Columbia, Saskatchewan, Manitoba and Quebec, some portion of the revenues of the automobile insurance corporation is used to address road safety concerns.

The proposed model for public automobile insurance in New Brunswick is unique; however, it sufficiently resembles Manitoba's system that it is appropriate to look mainly at its effort toward road safety to see if an equivalent could be developed here.

The amount of money dedicated to road safety in a public automobile insurance system varies province by province; however, the philosophy guiding the public systems includes concerted efforts to reduce collisions, injuries, deaths and claims.

## Manitoba

Manitoba Public Insurance (MPI) developed a road safety program called RoadWise. It is the umbrella, so to speak, which covers a number of safety initiatives to protect people from the human and economic cost of vehicle accidents.

The program is managed by MPI and collaborates with partners to identify issues of road safety and to design and deliver programs to address those issues. The partners include addiction services, law enforcement agencies, fire departments, community safety organizations, insurance industry associations, schools, medical associations and federal and provincial government departments such as justice, transport and traffic engineering.

RoadWise runs several initiatives under three areas it sees as major problems in road safety: impaired driving, speeding and the use of adult and child restraints. All initiatives are community-based, are designed to educate people who use the roads, to prompt change in inappropriate behaviours and to collect data.

Much effort is directed toward high-risk drivers, those between 16 and 19 years old and those over 55 years old. These initiatives include driver education and driver testing and re-testing.

MPI has developed a special risk program to address commercial vehicle and long-haul transportation safety. This includes a diagnostic unit that is a portable vehicle inspection trailer that provides brake and suspension inspection services for large highway vehicles and collects other safety data on-site.

## Saskatchewan

Saskatchewan Government Insurance (SGI) is the leading provincial agency in that province in road safety. It has safety programs and initiatives built around safe driving, impaired driving, driver education, vehicle standards and carrier safety.

SGI also does advertising campaigns and education programs to address the issues that have the highest priority to get under control: impaired driving, child passenger safety and occupant restraint use.

While it is difficult to offer precise figures on how much is spent on road safety annually and what level of monies those programs save, SGI allocates 2 per cent of annual earned premiums to road safety programs, advertising and education. As for how much SGI saves through its programs, it is equally difficult to directly correlate dollars saved to road safety programs. These are the average cost-of-collision

figures SGI uses: $96,000 for a fatality collision; $16,000 for an injury collision and $3,500 for a property damage collision.

SGI programs directed to young and older drivers include probationary programs for new drivers and a medical review program that addresses, among other things, the aging driver. SGI is involved in the mandatory driver education program offered in the province's high schools and makes safety presentations in schools. It provides the operation funds for Students Against Drinking and Driving and for the Safety Squad, a summer program that sends students to community events to talk to youngsters about road safety issues. The corporation also supports the Saskatchewan Safety Council in its road safety initiatives for elementary students.

SGI does safety advertising using radio, television, newspapers, posters, billboards and in washrooms. This advertising is directed mainly at males between the ages of 19 and 35 for impaired driving and the use of seat belts.

The partnerships SGI makes in the interest of road safety include police, health professionals, emergency medical personnel, other provincial safety organizations, insurance brokers, schools, Native communities and individuals.

## British Columbia

The Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) was mandated to create a safer driving environment in that province. It concentrates on road improvements, better vehicle design, driver education, support for traffic law enforcement, a graduated licencing program for new drivers and better rehabilitation for the injured. The philosophy is to reduce claims costs and keep premiums low.

The graduated licencing program, which helps new drivers develop safe-driving skills and habits, is credited with reducing BC's new driver crash rate by 26 per cent after its second year of operation.

ICBC partners with provincial government and municipal departments to make improvements to locations where collisions occur frequently and to ensure safety issues are considered in the building of new roads and communities. These initiatives are cost-shared; ICBC invests in them if it can determine a minimum rate of return.

The Safer City program involves ICBC, municipalities, police and community groups in efforts to develop road safety initiatives to address local problems. ICBC partners with private sector organizations in such efforts as the development of a wildlife protection system and with vehicle manufacturers in the design of a head-restraint measuring device.

ICBC provides some non-insurance services for the government; for example, the corporation collects licence fees and fines and remits them directly to the government.

## Quebec

In Quebec, the Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) produces a number of brochures and booklets on many different driver safety topics such as drinking and driving, driving while using a cellphone, the obligations of drivers of heavy vehicles, rules for pedestrians and special safety promotions for children such as the cartoon character Monsieur S (for safety).

The SAAQ also produces study material for people to use to help them prepare for driver training and testing. Quebec has a graduated licencing program for new drivers of private passenger vehicles and for new drivers of heavy trucks. It also offers training for drivers of mopeds and motorcycles.

In 2001, the SAAQ launched a road safety program called Politique de sécurité dans les transports 2001-2005: Volet routier. Since 1985, accident fatalities have been on the decrease in Quebec, despite an increase in the number of automobiles and number of kilometres driven. The SAAQ attributes the decline to its awareness campaigns on drinking and driving and speeding, to increased police surveillance, a significant hike in the use of seatbelts, strict legislation on drinking and driving, and with suspended privileges and the graduated licencing system. The Politique de sécurité is intended to decrease the number of road fatalities even further through a four-part approach to road safety issues dealing with the human factor, the vehicle itself, the driving environment and the socio-economic environment.

SAAQ is responsible for Quebec's Road Safety Code – drinking and driving, use of cellphones while driving, bike helmets, pedestrian behaviour, rules for older drivers, etc. – and invests several million dollars a year into programs and publicity.

## Salvage

An initiative on the periphery of road safety is the selling and/or recycling of "written-off" vehicles. In Manitoba, a weekly auction of about 350 vehicles brings $20-million a year to the insurance corporation. In Saskatchewan, the equivalent program is called SGI Salvage and it sells anything that can be salvaged from a claim, from parts to complete vehicles. Salvage sells single, whole damaged vehicles and takes bids on vehicle packages. It dismantles about 2,000 vehicles a year and sells off some parts and reuses others in their repair shops. Salvage also recycles antifreeze, fuel, freon and oil from salvaged vehicles. This initiative operates out of five locations in Saskatchewan and employs more than 100 people. The SAAQ does not have a vehicle salvage program because its insurance covers the person and not the vehicle. It receives no monies from the disposal of written-off vehicles.

ICBC auctions its written-off vehicles in a web-based auctioning system. It sells about 40,000 cars a year in this way and puts $50-million into the insurance corporation. ICBC has salvage locations throughout the province, but it doesn't drain and recycle fluids. That is up to the buyer. Some written-off vehicles are sold for parts only, some are rebuildable and some are drivable.

# Appendix I: Public Automobile Insurance Corporations: Crime Prevention

It is generally accepted by the insurance industry that 10 to 15 per cent of insurance claims presented in Canada have some element of fraud. The estimate does not differentiate between public and private systems.

Since the proposed New Brunswick model of public automobile insurance is closer to the Manitoba system than it is to British Columbia, Saskatchewan or Quebec, and since those latter three provinces have much the same approach to fraud as Manitoba, this document will focus on fraud management in Manitoba to suggest how New Brunswick could establish an equivalent approach.

The four public automobile insurance corporations in Canada are members of the Canadian Coalition Against Insurance Fraud.

## Manitoba

MPI participates in several initiatives to control automobile theft and insurance fraud in Manitoba. It supports:

- a special investigations unit
- a hit-and-run program
- a special Crown prosecutor
- partnerships with law enforcement agencies
- an anonymous TIPS line

## Special Investigations Unit

Manitoba Public Insurance deals with fraud through a Special Investigations Unit. SIU investigates about 3,500 claims a year, or about 1.6 per cent of all claims submitted by customers. The SIU works with local police and the Royal Canadian Mounted Police to investigate claims such as bodily injury, theft and fire and to recover costs from fraudulent claims. SIU figures its efforts save ratepayers about $14.4 million a year, a combination of avoided payment of fraudulent claims and court-ordered restitutions in cases of fraud. MPI prosecutes all cases of fraud, regardless of amount. Once investigated, claims are withdrawn or otherwise avoided; criminal charges might be laid and monies are recovered from claimants who did receive benefits from a fraudulent claim. As for the latter, once such a person is identified as having benefited from a fraudulent claim, MPI pursues that person, without exception, under civil litigation for recovery of the money at any rate the person can afford to repay it.

SIU has 19 of its own investigators on staff for automobile fraud (that is the only kind of insurance MPI provides) who handle about 250 investigations a year; it contracts out to private investigative firms to assist with about 100 bodily injury investigations a year because of the complexity of those files. For traffic accidents, SIU contracts to two traffic analysts and to one locksmith in matters of automobile theft.

The unit believes that Manitoba would experience the same frequency of padded claims of fraud as would the private sector. However, SIU says, because of its central database which includes all drivers and vehicles and because MPI is the only insurer, multiple offenders can be controlled easily.

In addition to the SIU, MPI finances an auto theft unit of officers to investigate auto theft in Winnipeg and finances a fingerprint technician to assist in such cases. MPI contracts two police officers to examine and lift prints off recovered stolen vehicles in a program unique in North America. Under that

program, an average of 25 offenders a month are arrested and charged for multiple offences relevant to automobile crime.

Automobile crime in Manitoba is a little different than in most other provinces. Manitoba doesn't have a big city sitting on a major seaport; this reduces the likelihood of finding a major automobile theft ring operating in the province. Most automobile theft in Manitoba consists of joy-riding by young males. The persons involved in such theft are flagged for attention and are monitored by all the elements of the public system, all of which are under one umbrella.

There is a 95 per cent recovery rate for stolen vehicles in Manitoba that suggests organized car-theft rings are not in operation in that province. And, where Ontario law-enforcement agencies might identify 15 so-called chop shops in a day, Manitoba investigators might identify one such operation a year. Nonetheless, theft claims in 2002/2003 in Manitoba cost $25 million.

As vehicles age and disappear from the roads of Manitoba (the average age of a car in that province is 10 years), they are being replaced by vehicles more likely to be equipped with security systems. Once past this era of older, less secure vehicles, SIU anticipates automobile theft numbers will start to fall.

## Hit-and-Run Program

MPI, together with police, provides a one-stop reporting service for hit-and-run claims in at least one city. Hit-and-run victims file their claims with MPI and fill out the required police report at one location. This makes it easier for legitimate claims and reduces the number of fraudulent claims when claimants walk away from the process or are discovered during investigation and are denied. Hit-and-run vehicles are inspected by an MPI estimator, an SIU investigator and a police officer.

In its first year of operation, the hit-and-run program in Brandon saved MPI $70,000.

## MPI Special Crown Prosecutor

MPI funds a special Crown prosecutor dedicated to handling automobile fraud cases. The availability of the special prosecutor ensures that MPI's fraud cases are handled without delay. The prosecutor also trains MPI claims staff in fraud detection.

## Partnerships

MPI co-operates with police in identifying fraudulent claims by sharing expertise (see SIU above). The corporation donates funds to the Auto Theft Unit, a special unit of the Winnipeg police and to the National Committee to Reduce Auto Theft. It works with a program to involve residents in community-based crime prevention in co-operation with local police, a free vehicle identification program that deters theft and participates in a program to fund community solutions to local automobile crime. It provides rate discounts for drivers whose vehicles carry certain anti-theft devices and offers a rebate to those drivers whose security devices were defeated by thieves.

## TIPS Line

MPI has a TIPS line and encourages residents to identify people who make fraudulent claims. The line receives about 60 tips a month and saves MPI about $50,000 a year.

## Quebec

Quebec manages fraud a little differently in that its public automobile insurance system insures the human body only; the private system insures the vehicle. The Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) manages 30,000 to 35,000 transactions in a year. Most of these, SAAQ says, do not concern fraud

but are examined for adherence to certain controls. Because the SAAQ deals with bodily injury only and intervention is swift and thorough, fraud against the SAAQ is very difficult to perpetrate.

False registrations and descriptions of vehicles, stolen vehicle identification numbers and identity fraud are of great concern to the SAAQ, but these are outside the public aspect of the automobile insurance system. Nonetheless, Quebec is actively engaged in efforts to control fraud through co-operative arrangements with other provinces and agencies and with a special committee on vehicle theft. It is also undertaking a wide-ranging examination and reorganization of its internal processes for licencing, vehicle registration, identification of the individual, identification of vehicles, and vehicle sales – new and used and imported – to thwart fraud. It has put in place a system obliging insurers to report all "total vehicle write-offs" to government, a system copied by all provinces and some states.

## Saskatchewan

Like Manitoba, Saskatchewan recognizes insurance fraud as a concern for any insurance company and does not see it differentiated by type of system – public or private.

And, again like Manitoba, Saskatchewan, too, has a Special Investigations Unit to deter and manage automobile crime. Saskatchewan Government Insurance handles more than 150,000 automobile, property and injury claims each year and about 800 of those, or less than 1 per cent, are referred to SIU as suspicious. SGI belongs to the Canadian Coalition Against Insurance Fraud.

It has a budget of $1-million a year and provides support to the public system (the compulsory program) and SGI Canada, its competitive property and casualty insurance company. SGI estimates it generates $2 million a year in savings.

While SGI says Saskatchewan has a high number of stolen vehicles per capita, 90 per cent of those are recovered right away; they are stolen for joyrides and organized crime is not involved.

The Committee heard from SGI that a public insurance program would have less risk of automobile insurance fraud as it is the only company dealing with injury claims as a result of a motor vehicle crash. It has one comprehensive database on all drivers, owners and claimants, and fraudulent injury claims do not do well in a no-fault system. In small markets with public systems, adjusters and investigators get to know their customers very well while in private jurisdictions, fraudsters are able to move from company to company with less chance of detection.

## British Columbia

The Insurance Commission of British Columbia has a zero-tolerance policy toward fraud and investigates and prosecutes vigorously. In 2003, ICBC was award $4.5 million in a suit against a chop shop operation, $4 million of that in punitive damages. Automobile theft claims rose sharply in British Columbia between 2000 and 2001 (17 per cent); vehicle break-ins, then vandalism, then theft, account for the greater number of claims.

In 2002, ICBC's automobile insurance crime programs saved the corporation about $50 million. Those programs are directed at vehicle theft, theft from vehicles and vandalism. The programs include a community based crime-prevention grant program through which ICBC funds local groups in automobile crime prevention. One of those projects established bike patrols, others parking lot audits and education and awareness initiatives. Another program places warning signs against automobile crime in high-risk areas, which are audited by community volunteers.

There is an active stolen automobile recovery program funded by ICBC in which community organizations are provided with portable computers, which contain information on stolen vehicles. Finally, there are program incentives for consumers to purchase anti-theft devices for their vehicles.

# Appendix J: Public Automobile Insurance Corporations: Other Vehicles

## Manitoba

In Manitoba, the government passes legislation to specify the mandatory insurance requirements for all vehicles. In all cases, the mandatory insurance is provided to Manitobans through the Autopac program, with one exception. All vehicles also have access to optional coverage through Manitoba Public Insurance and through other insurers.

**Taxis** are insured through the Autopac program and have the same mandatory coverage as the typical private passenger vehicle. Their deductible is $100 higher to help keep their premiums down because they are involved in more accidents than private-use vehicles. For a lower deductible or other optional coverage, taxis apply to Manitoba Public Insurance's special risk department (SRE).

**Off-road and recreational** vehicles are snowmobiles, off-road motorcycles, all-terrain vehicles and amphibious vehicles. These vehicles are required to carry $200,000 liability coverage. There are no mandatory accident benefits and no mandatory collision or comprehensive coverage. The mandatory liability coverage is sold together with vehicle registration through Autopac. People who want optional coverage can buy it through Manitoba Public Insurance Autopac Extension.

**Antique and collector** vehicle owners have the option to register in a restrictive antique category that only allows the vehicle to be used for shows and/or parades. There are fewer than 100 vehicles registered this way in Manitoba. They have no mandatory collision and comprehensive coverage and only have $200,000 liability coverage. Most people with these vehicles want to use them more frequently, so they insure through the regular compulsory Autopac program and therefore receive full coverage for collision and comprehensive.

**Commercial** vehicles are insured through the regular mandatory Autopac program and owners can buy optional coverage, usually through the SRE. The largest trucks have no mandatory collision and comprehensive coverage through Autopac.

**Fleets**. All vehicles in the Autopac program are automatically part of a legislated fleet rebate/surcharge program if one owner has 10 or more vehicles. Each year, each fleet earns as much as a 25 per cent rebate or pays as much as a 50 per cent surcharge, based on their claims costs in relation to the premiums paid.

**Exception: Public Service vehicles,** those registered to haul goods or people outside Manitoba either across Canada or into the United States, do not pay any mandatory Autopac and have no coverage through mandatory Autopac. This is because they are required to carry liability coverage much higher than the $200,000 required for private-use vehicles and it works better for them to place all their mandatory insurance with one insurer at one time. SRE insures many of these businesses, but is in competition for it.

## Quebec

In Quebec, there are different insurance rates for **commercial vehicles** and **taxis.** The rates for trucks vary with the number of axles, motorcycles by the engine volume (cc), and buses by weight. When a driver of a commercial vehicle is involved in an accident, it isn't the SAAQ that takes care of the injured, they are covered, rather, by Workers Compensation.

Drivers of **off-road, recreational vehicles** are not insured; however, if a snowmobile, for example, is struck by a vehicle while crossing a road, the SAAQ insurance applies because the driver is then treated as a pedestrian or cyclist would be.

## British Columbia

In British Columbia, own-damage coverage is not mandatory. Minimum liability limits are set legislatively and, with the exception of extra-provincial exempt vehicles, all vehicles must have their minimum limits coverage placed with ICBC. Extension liability and own damage coverage with varying deductibles are available from both ICBC and private carriers. ICBC has the vast majority of the market.

**Taxis, buses and all other common passenger carriers** are required to have $1 million minimum liability limits. Most commercial trucks must also have a minimum of $1 million. **Commercial trucks** carrying dangerous goods are required to have $2 million. This is administered and enforced through a system of rate classes linked to vehicle licencing. All of these vehicles may purchase extension liability and own-damage coverage through ICBC or the private market.

Vehicles such as **ATVs, snowmobiles, off-road motorcycles** and the like are registered and carry minimum limits coverage ($200,000) only to the extent they are permitted to operate on or cross highways. The mandatory coverage is not available for vehicles that are not required to be licenced as a result of the need to operate them on a highway. Most of these vehicles can purchase special coverage separate from licencing that provides own-damage coverage in various limits from ICBC or the private market.

**Antique vehicles** in BC are dealt with in much the same way as in Manitoba – extremely restricted use in exchange for very low premiums. **Collector vehicles** are dealt with separately here with specialized restrictions on status and use. Premiums are much lower than for conventional use, but much higher than for antiques. There are hundreds of antique vehicles licenced in BC and over 10,000 collector vehicles. In both cases, optional coverage can be purchased with varying deductibles and excess liability limits through ICBC or the private market.

**Fleets** in BC are not automatically created and administered as they are in Manitoba. The process is more manual. A single owner may have fleet status with as few as five vehicles, but must have fleet status with 20 or more. Discounts for fleets are determined through application of a claims loss ratio formula that is set out in legislation.

## Saskatchewan

Saskatchewan General Insurance is similar to Manitoba Public Insurance in that it has mandatory insurance requirements for all vehicles, the Saskatchewan Auto Fund, except off-road vehicles. SGI provides basic coverage – the first $200,000 liability coverage, injury benefits (of which there is a choice between no-fault and tort: less than half of 1 per cent choose the tort option) and damage coverage, which is actual cash value for most vehicles and is subject to a $700 deductible. Some classes, such as heavy commercial vehicles, have limited damage coverage.

Additional coverage can be purchased from the private sector. SGI CANADA, which is separate from the Auto Fund, competes in that market.

**Taxis** are insured by the Auto Fund and receive the same coverage as passenger vehicles ($200,000 liability, injury benefits and ACV damage coverage subject to a $700 deductible). They are required to purchase higher liability and that is done through the private sector. If they want other extras, such as a lower deductible, that also comes through the private sector.

The Auto Fund does not insure **off-road vehicles**. For snowmobiles, SGI provides $200,000 liability coverage and owners can purchase injury and damage coverage from the private sector. SGI does not cover ATVs. Motorcycles insure through SGI, but only those that are used on public roadways.

For vehicles 30 years and older, SGI offers an **antique rate** of $60 for the $200,000 liability, injury benefits and limited damage coverage (maximum $800). To get antique use, a primary vehicle must be registered (antique is intended for parades and show, not everyday use). SGI doesn't have a collector vehicle class, but rates on older vehicles are quite low, between $200 and $300 dollars for full coverage. Special extension coverage is available for collector vehicles (stated value and the like).

**Heavy commercial vehicles** get $200,000 liability, injury benefits and damage coverage that is capped at $15,000. This includes vehicles registered under the International Registration Plan for inter-jurisdictional travel. Light/passenger commercial vehicles (half tons, vans, SUVs) get actual cash value damage coverage, as well as the liability and injury.

**Fleets:** Until recently, SGI had a fleet surcharge program in the Auto Fund that surcharged poor performing fleets but did not offer discounts to good performers. SGI abandoned that program and is introducing a reward program for all commercial vehicles regardless of the number of vehicles registered.

**Recreational vehicles** such as motor homes and trailers are all insured by the Auto Fund basic package and are rated by value.

## Appendix K: New Brunswick Public Automobile Insurance Model - Executive Business Plan

# Public Automobile Insurance Model Executive Business Plan

*Prepared for:*

**The New Brunswick Select Committee On Public Automobile Insurance**

*Submitted by:*

**Jon Schubert Consulting &**
**Meyers Norris Penny LLP**

# Table of Contents


Executive Summary ..... 69

1.0 Introduction and Background ..... 71

2.0 **Models Evaluated** ..... 72

2.1 The Five Models ..... 72
2.2 Methodology & Limitations ..... 73
2.3 Comparison of Models ..... 74

3.0 **The Made in New Brunswick Model** ..... 78

3.1 Distribution & Product Coverage ..... 78
3.2 Rating Scale and Discount Structure ..... 79
3.3 Governance and Accountability ..... 84
3.4 Role of Insurance Brokers and Agents ..... 84

4.0 **Operations Strategy** ..... 85

4.1 Facilities ..... 85
4.2 Management and Labour ..... 85
4.3 Pre-Operating Period ..... 86
4.4 Operating Period ..... 86

5.0 **Financial Strategy** ..... 87

5.1 Capital Budget ..... 87
5.2 Start-up Costs ..... 87
5.3 Pre-Operating Period Costs ..... 88
5.4 Financing Plan ..... 88
5.5 Projections ..... 89

# Executive Summary

The Government of New Brunswick is committed to making automobile insurance more affordable, fair, and accessible for New Brunswickers. In support of this commitment, the provincial government created a Select Committee on Public Automobile Insurance. This all-party committee of the Legislative Assembly was charged with examining existing models of public automobile insurance across Canada with a view to identifying the best model for New Brunswick should a decision be made to move toward a publicly owned system. For the purposes of this report we have referred to the public automobile insurance Crown Corporation throughout the document as New Brunswick Public Insurance (NBPI).

To facilitate discussion around various models, and to estimate, at a high level, premium, start-up and operating costs of the preferred model, the Select Committee engaged the services of Jon Schubert Consulting and Meyers Norris Penny.

Five insurance models were compared, and a high level analysis of the average premium required for each model as well as its claims, operating, commission and premium tax costs were estimated. Once the Select Committee decided on the preferred model (Injury & Optional Damage), we examined in more detail, options for its distribution and potential discount/surcharge premium structures. We also developed start-up, pre-operating, and capital costs estimates, implementation strategies and a financial projection of operating results.

Under the plan, driver licences would continue to be processed through Service New Brunswick and vehicle insurance and registration through licenced insurance brokers and agents. Mandatory insurance would include no-fault injury coverage similar to that provided in Quebec, Manitoba and Saskatchewan, and $200,000 third-party liability coverage to protect the property of innocent New Brunswickers. Optional insurance for vehicle damages (collision, theft and comprehensive at various deductibles) would continue to be similar to coverages sold today and consumers would decide if they wished to purchase coverage for individual vehicles. However, to reduce premiums and ensure that coverage is universally available, all consumers would purchase both mandatory and optional coverage exclusively from the public auto plan provided through NBPI. Insurance rates would be based on New Brunswickers' individual driving records, vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchased. Age, gender or marital status would be prohibited rating factors and the Select Committee decided to use one rating territory for the entire province.

The current average street premium for private passenger vehicles in New Brunswick is $1,212. The average premium required under the injury & optional damage model excluding an amount required to fund the start-up and pre-operating costs is $945, which represents an average savings of $267 or 22 per cent per vehicle. An additional 5 per cent of premiums for years 2 – 5 of operations would be required to fund start-up, pre-operating, and capital costs. This premium would build a surplus of retained earnings for NBPI by the end of year 4 of operation. To determine the precise rates paid by individual vehicle owners requires an actuarial rate making exercise, which was not included in the mandate of this report.

Licenced insurance brokers and agents would be the exclusive distributors of the public insurance product throughout the province. Support from NBPI would include insurance system and product training, communication and point of sale materials and telephone support. Licenced insurance agents and brokers would continue to be vital to the effective distribution of the products and to assisting customers to understand the new system and make choices appropriate to their insurance needs.

NBPI would be housed in a corporate office estimated at 135,000 square feet, to be located in one of New Brunswick's urban centres. It is assumed that approximately 75 per cent of NBPI's workforce would be located in this office including customer and broker support call centres. Initially, the construction of five claim centres, each estimated at 15,000 square feet in size is assumed. Approximately 25 per cent of the NBPI's workforce would be located in these claims centres.

It is estimated that NBPI would directly employ approximately 800 individuals in the Province of New Brunswick in a variety of roles including clerical, technical/professional, supervisory, and management. The organization of NBPI would include: Executive offices; Finance; Insurance Operations: Claims; Information Technology; Human Resources; Legal/Regulatory; and Public Relations/Prevention. An eight member executive team comprised of a Chief Executive Officer and seven Vice-Presidents would be established to lead and manage NBPI on a day-to-day basis.

The financial projections and estimations present, based on available information, NBPI's expected financial position, results of operations and cash flows for the project period. The assumptions disclosed herein are those that the consultants developed, discussed with the Select Committee, and believe are significant to the projection. There will usually be differences between the projection and the actual results because events and circumstances frequently do not occur as expected, and those differences may be material.

Capital, start-up, and pre-operating period costs are estimated at $35,250,000, $13,300,000, and $32,010,000 respectively. Start-up costs are non-operating and non-capital costs incurred during the 12-month pre-operating period, and are necessary to create the infrastructure and processes required to operate NBPI. These costs will be capitalized and amortized over a five-year period. To assist the various stakeholders with the transition from the old to new insurance model, it is estimated that NBPI would make a one-time transition expenditure of up to $20,000,000 in year 2 of operations.

During the pre-operating period, estimated to be one year, NBPI would require $82,000,000 in debt financing from the Province of New Brunswick. This financing will bear interest at 5 per cent. On day 1 of operations of year 2, NBPI will experience a significant inflow of cash from the conversion of written premiums from private insurance companies to NBPI, allowing repayment of the provinces advance, in full, at the beginning of year 2.

# 1.0 Introduction and Background

The Government of New Brunswick is committed to making automobile insurance more affordable, fair, and accessible for New Brunswickers.[1] In support of this commitment, the provincial government created a Select Committee on Public Automobile Insurance. This all-party committee of the Legislative Assembly was charged with examining existing models of public automobile insurance across Canada with a view to identifying the best model for New Brunswick should a decision be made to move toward a publicly owned system.

To facilitate discussion around various models, and to estimate, at a high level, premium, start-up and operating costs of the preferred model, the Select Committee engaged the services of Jon Schubert Consulting and Meyers Norris Penny.

The project followed a step-wise process that included a number of key activities within each task. Relevant background information, and additional data required for the review was identified, collected, and reviewed. Key assumptions used in the development of the financial projections and Executive Business Plan were identified through facilitated discussion with the Select Committee. Once all assumptions were made an Executive Business Plan outlining, the process, models evaluated, recommended model, operations strategy, and financial strategy was developed.

This report describes the various alternative models considered by the Select Committee, the preferred model – one that would be a unique made-in New Brunswick model and the operations and financial strategies associated with that model. For the purposes of this report we have referred to the public automobile insurance Crown corporation throughout the document as New Brunswick Public Insurance (NBPI).

[1] Province of New Brunswick. Consultation Paper on Public Auto Insurance in New Brunswick. 2003.

# 2.0 Models Evaluated

## 2.1 The Five Models

The Select Committee asked Jon Schubert Consulting & Meyers Norris Penny to compare five insurance models. We prepared a high level analysis of the average premium required for each model as well as its claims, operating, commission and premium tax costs. Once the Select Committee decided on the preferred model, we examined in more detail options for its distribution, potential discount/surcharge premium structures and developed start-up, pre-operating costs and implementation strategies as well as forecast operating results.

The Select Committee asked us to compare the most recent and existing New Brunswick insurance models with public insurance models similar to those in place in Quebec, Manitoba and Saskatchewan. During the course of discussions with the Select Committee, we also developed a made-in-New Brunswick model. The five models examined are:

1. The tort add-on insurance model in place in New Brunswick before July 1, 2003. Under this model, private insurers and licenced insurance agents and brokers provide and sell all vehicle damage and injury coverages. Injury coverages include some no-fault benefits and injured persons not at fault are able to sue for additional compensation.

2. The existing insurance model with a $2,500 cap on pain and suffering for less serious injuries implemented July 1, 2003. Under this model, private insurers and licenced insurance agents and brokers provide and sell all vehicle damage and injury coverages. Injury coverages include some no-fault benefits and injured persons not at fault are able to sue for additional compensation, but pain and suffering claims are capped at $2,500 for less serious injuries.

3. An injury only model similar to the system in place in Quebec (with $200,000 third-party liability coverage compared to Quebec's $50,000 limit). Under this model, private insurers and licenced insurance agents and brokers provide and sell vehicle damage coverages and a public insurer provides a universal and mandatory no-fault injury product. No-fault injury benefits are more comprehensive, but injured persons are not able to sue for additional compensation.

4. An injury and damage model similar to the systems in place in Manitoba and Saskatchewan. Under this model, a public insurer and licenced insurance agents and brokers provide and sell mandatory vehicle damage coverage (all New Brunswick vehicles would be insured) as well as a mandatory no-fault injury product. No-fault injury benefits are more comprehensive but injured persons are not able to sue for additional compensation.

5. An injury and optional damage model, the made-in-New Brunswick model. Under this model, a public insurer provides and licenced insurance agents and brokers distribute optional vehicle damage coverage. New Brunswickers would decide if they wished to purchase coverage for their vehicles and the public insurer would provide all vehicle damage coverage as well as a mandatory no-fault injury product. No-fault injury benefits are more comprehensive, but injured persons are not able to sue for additional compensation.

## 2.2 Methodology & Limitations

We used various sources of data to prepare a high level analysis of the average premium required for each model as well as its claims, operating, commission and premium tax costs. **The average premium rates in this section of the report exclude an amount required to fund the start-up and pre-operating costs of a public insurer. An additional 5 per cent of premiums for the first five-years of operation of a public insurer would be required to fund these costs.** This is described in the Financial Strategy, section 5.0 of this report.

We applied the operating and commission costs and claims costs of the four public insurers with contingencies to New Brunswick's driving and vehicle population to build the required average premium for each of the public insurance models. We then compared the required average premium for each model with the average street premium (i.e. the current average premium paid by New Brunswickers), as well as the claims, operating, commission and premium tax costs under each model.

The analysis provides an estimate of **average rates** effective July 1, 2003, the date the $2,500 cap on pain and suffering was implemented. We have not tried to estimate or compare the individual rates that consumers would pay under each of the models. These rates would be based on New Brunswickers' individual driving records, vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchased. To determine the precise rates paid by individual vehicle owners requires an actuarial rate making exercise, which was not included in the mandate of this report.

We relied on a number of sources of data to develop these comparisons including:

- KPMG LLP July 28, 2003 Report on the Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick
- Insurance Bureau of Canada Automobile Insurance Experience (Green Book)
- Office of the Superintendent of Financial Institutions
- SAAQ 2002 Annual Report
- MPI 2002 Annual Report
- MPI 2004 Rate Application Basic Autopac Program
- SGI Data
- Saskatchewan Auto Fund 2002 Annual Report
- ICBC 2002 Annual Report

We relied on the general accuracy of this data and information without audit or independent verification. The accuracy of our results is dependent upon the accuracy and completeness of the data.

In addition, officials from Manitoba Public Insurance (MPI), Saskatchewan Government Insurance (SGI), Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) and Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) provided us with valuable insight to their respective premium, claims and operating cost data and operations.

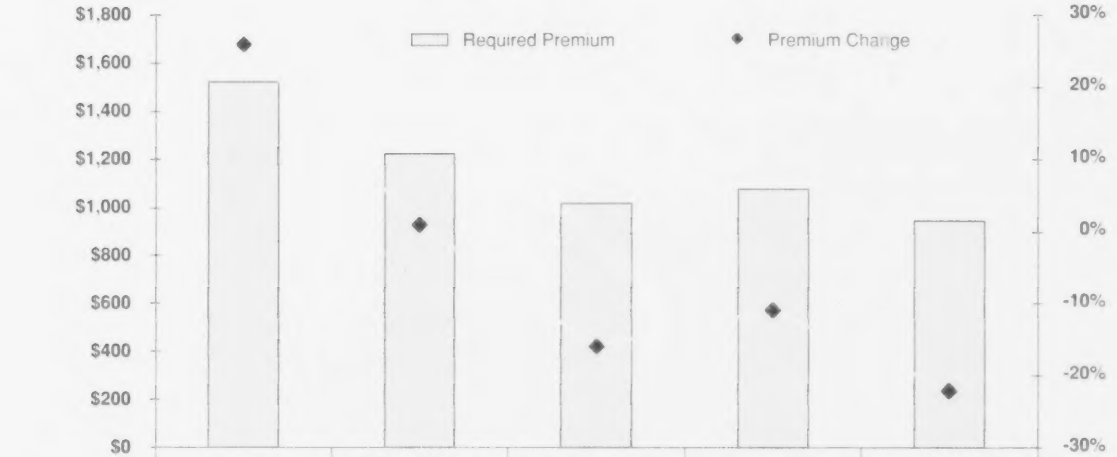
Readers should be aware that no estimate could possibly capture all the factors affecting automobile insurance costs and major reforms to the automobile insurance system. Estimates provide insight into the potential future experience and the impact of proposed changes.

Estimates of the claims costs are subject to large potential errors of estimation because the nature of claims is subject to the outcome of events that have not yet occurred. Examples of these events include jury decisions, court interpretations, public attitudes towards settlements, and social and economic conditions. It should be expected that the actual claims costs would vary, perhaps materially, from these estimates. In addition, to the extent that our models and/or our assumptions may not reflect the actual legislation and insurance model should public automobile insurance be introduced in New Brunswick, the actual average premiums may differ from our estimates.

## 2.3 Comparison of Models

The following summarize the high level analysis of the average premium required per private passenger vehicle for each model as well as its claims, operating, commission and premium tax costs:

Comparison of
Required Average Premium



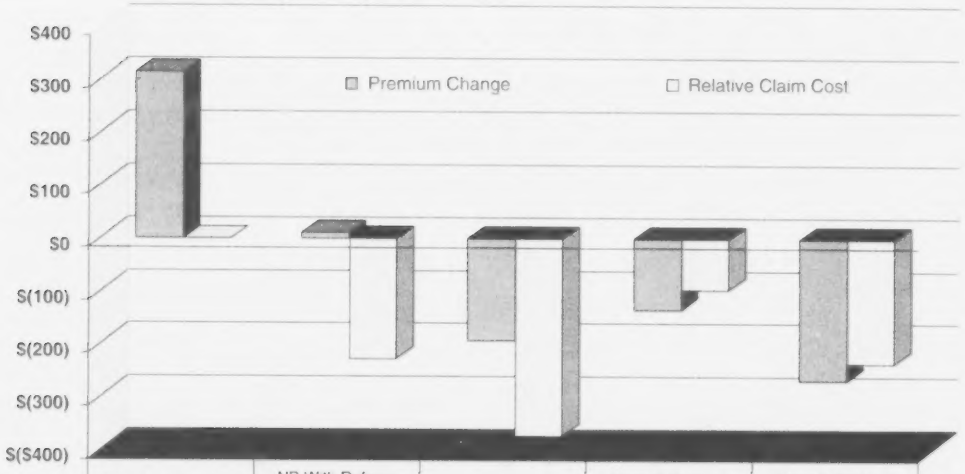

| | NB Without Reform | NB With Reform ($2,500 cap) | Injury Model | Injury & Damage Model | Injury & Optional Damage Model |
|---|---|---|---|---|---|
| Required Premium | $1,526 | $1,223 | $1,019 | $1,079 | $945 |
| Premium Change | 26% | 1% | -16% | -11% | -22% |

The current average street premium in New Brunswick is $1,212. This chart compares the required premium under each model as well as the average reduction in premium relative to the average street premium. Had New Brunswick not introduced the $2,500 cap, required average premiums would total $1,526 and consumers would have faced a 26 per cent average rate increase. With implementation of the cap, the required premium totals $1,223, which is essentially equivalent to the current average street premium. The public insurance models require average premiums of $1,019, $1,079 and $945, which would result in decreases of 16 per cent, 11 per cent and 22 per cent in average rates respectively.

An important consideration in evaluating the insurance models is the amount of premium returned to consumers in the form of claims:

Per KPMG LLP July 28, 2003 Report on the Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick

## Comparison of Average Premiums and Claim Costs




| | NB Without Reform | NB With Reform ($2,500 cap) | Injury Model | Injury & Damage Model | Injury & Optional Damage Model |
|---|---|---|---|---|---|
| Premium Change | $314 | $12 | $(193) | $(133) | $(267) |
| Relative Claim Cost | $- | $(226) | $(371) | $(96) | $(234) |

This chart compares the premium change required for each model relative to the average street premium as well as the average reduction in claims cost for each model compared to the claims cost in New Brunswick before the implementation of the pain and suffering cap. Had New Brunswick not introduced the $2,500 cap, consumers would have faced a $314 average increase in premiums. With implementation of the cap, claims costs were reduced by an estimated $226, and consumers did not face increases relative to the current average street premium.

Under the injury model, consumers would save an average of $193 on premiums, but claims costs would need to decrease by a larger amount of $371 per vehicle relative to the claims cost in New Brunswick before the implementation of the pain and suffering cap.

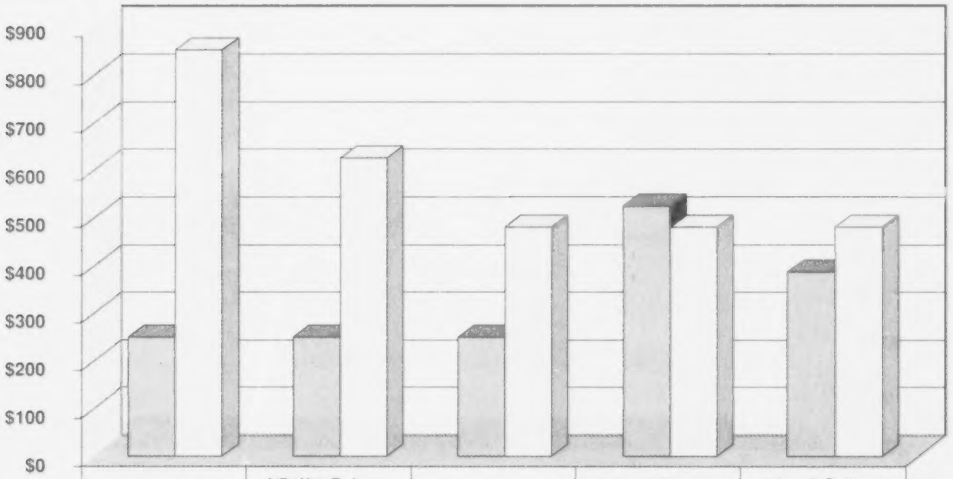
Under the injury & damage model, consumers would save an average of $133 on premiums and claims costs would need to decrease by $96 per vehicle relative to the claims cost in New Brunswick before the implementation of the pain and suffering cap.

Under the injury & optional damage model, consumers would save an average premium of $267 and claims costs would decrease by $234 per vehicle relative to the claims cost in New Brunswick before the implementation of the pain and suffering cap.

Under each of the reform models (the $2,500 cap and the public insurance models) claims costs must be less to reduce average premiums. However, the amount of reduction in claims costs required in order to obtain premium savings varies dependent on the model. For example, the $2,500 cap model reduces claims costs by an average of $226, thus avoiding the need for increases in average rates. The injury & optional damage model reduces claims costs by a similar amount ($234) yet results in average premium savings of $267. These differences are caused because the public models do not have a requirement to earn a profit and their operating, commission and premium tax costs are less.

The following chart provides estimates of the breakdown of claims costs into damage and injury components:

## Damage & Injury Claim Costs

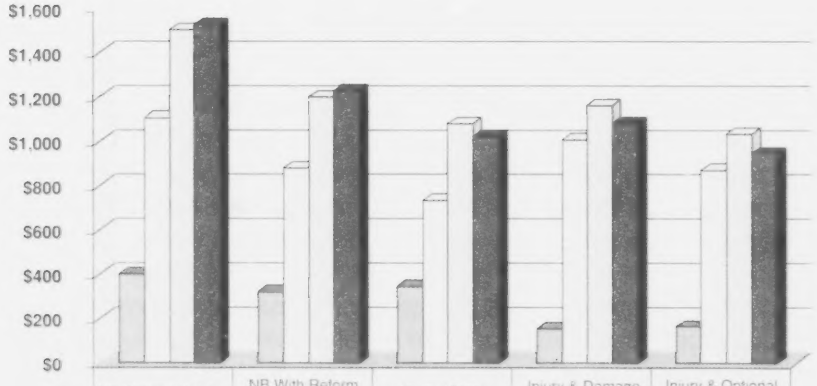



| | NB Without Reform | NB With Reform ($2,500 cap) | Injury Model | Injury & Damage Model | Injury & Optional Damage Model |
|---|---|---|---|---|---|
| Damage Claims Cost | $251 | $251 | $251 | $526 | $388 |
| Injury Claim Cost | $853 | $627 | $482 | $482 | $482 |

Injury claims costs are less with the $2,500 cap and under the public insurance models because of the no-fault insurance product. Damage claims costs will be more under the injury & optional damage model compared to the current system should consumers decide to purchase more optional coverage because the product is less expensive.

The following chart compares the operating, commission and premium tax costs for each model:

## Required Premiums, Operating and Claim Costs




| | NB Without Reform | NB With Reform ($2,500 cap) | Injury Model | Injury & Damage Model | Injury & Optional Damage Model |
|---|---|---|---|---|---|
| Operating, Commission & Premium Tax | $400 | $321 | $347 | $153 | $163 |
| Claim Costs | $1,104 | $878 | $733 | $1,008 | $870 |
| Total Costs | $1,504 | $1,198 | $1,079 | $1,160 | $1,033 |
| Required Premium | $1,526 | $1,223 | $1,019 | $1,079 | $945 |

Operating, commission and premium tax costs are less under the public models primarily because of efficiencies gained through provision of coverages by a single supplier and because commissions paid to licenced insurance agents and brokers are less in a public plan (12.4 per cent under the existing model compared to between 4 per cent and 7 per cent under the public plans).

In the New Brunswick without reform and $2,500 cap models, the sum of operating, commission, premium taxes and claims costs are slightly less than premiums charged. The difference between total costs and premiums coupled with investment income allows insurers to earn a return on invested capital.

There is no requirement to earn a profit under the public models. Therefore, total costs can exceed required premiums under the public automobile models, because with investment income earned, each would break even at these levels of premium.

The above analyses are for private passenger vehicles, which make up the majority of automobile insurance business in New Brunswick. Commercial and other classes of vehicles would be treated in a similar fashion under the public insurance models. Savings in operating, commission and premium tax costs would apply to these classes. However, commercial owners of large fleets may need different insurance coverages (e.g. much higher deductibles). In addition, commercial vehicles that haul goods or people outside New Brunswick either across Canada or into the USA are required to carry liability coverage much higher than the $200,000, and it may make sense to place all their mandatory insurance with one insurer at one time (either through the public plan or with private insurers). This analysis was not included in this report.

# 3.0 The Made-in-New Brunswick Model

The Select Committee decided that the injury & optional damage approach was the preferred model and asked us to describe characteristics of it in more detail.

## 3.1 Distribution & Product Coverage

| Injury & Optional Damage Model | |
|---|---|
| **Automobile insurance distribution** | Driver licence (through Service New Brunswick) |
| | Vehicle registration and insurance (through licenced insurance brokers and agents) |
| **Vehicle registration & insurance policy** | Registration/insurance certificate is proof of registration, mandatory and optional coverage(s) purchased from the public insurance corporation |
| | Separate policy issued when optional coverage(s) is purchased from private insurers |
| **Mandatory vehicle coverage** | Pure no-fault injury benefits similar to benefits in Quebec, Manitoba and Saskatchewan - injured persons cannot sue<br>$200,000 third-party liability coverage – covers property damage in New Brunswick and property damage and bodily injury outside New Brunswick |
| | Higher levels of income replacement benefits |
| **Optional vehicle coverage** | Additional third-party liability coverage |
| | Own vehicle damage including collision, theft, comprehensive etc. |
| **Coverage sold by the public insurance corporation** | Mandatory vehicle coverage<br>Additional injury benefits - higher income replacement benefits<br>Additional third-party liability coverage<br>Own vehicle damage including collision, theft and comprehensive |
| **Coverage sold by private insurers** | Additional injury benefits higher income replacement benefits<br>Additional third-party liability coverage |
| | New Brunswickers' individual driving records (years of driving experience, at-fault accidents and traffic offences) |
| **Rating factors for insurance premiums** | Vehicle usage |
| | Vehicle make/model |
| | Optional coverage purchased |
| | Rates for mandatory and optional insurance approved by Public Utilities Board |
| **Prohibited rating factors for insurance premiums** | Age, gender or marital status<br>Territory<br>Vehicle owners' premium payment history |

Under the plan, driver licences would continue to be processed through Service New Brunswick and vehicle insurance through licenced insurance agents and brokers. However, in public automobile plans, vehicle registration and insurance coverage are tied together. The registration certificate is proof of insurance coverage and therefore licenced insurance agents and brokers would process registrations at the same time vehicle insurance is sold to customers.

Under a public plan, consumers would be compelled to purchase coverages from the public insurer and the public insurer would be compelled to provide coverage to all New Brunswickers regardless of their driving record. There would be no Facility Association pool in New Brunswick.

Mandatory coverage would include no-fault injury coverage similar to that provided in Quebec, Manitoba and Saskatchewan and $200,000 third-party liability coverage to protect the property of innocent New Brunswickers. No-fault injury coverage in these provinces include very high medical and rehabilitation benefits (a maximum of $5 million in Saskatchewan and unlimited in Manitoba and Quebec for each resident injured in an automobile crash), income replacement benefits that replace 90 per cent of the first $55,000 of income earned (indexed and payable until age 70 if necessary), high levels of death benefits, and an impairment benefit for serious and permanent injuries (e.g. $150,000 to $200,000 for quadriplegic injury). New Brunswick would need to establish, through legislation the level of benefits for its plan.

Optional coverage for vehicle damages (collision, theft and comprehensive at various deductibles) would be similar to those sold today and consumers would decide if they wished to purchase coverage for individual vehicles. However, to gain the premium advantages of a public plan and ensure that coverage is available; consumers would purchase both mandatory and optional coverages from the public auto plan.

While private insurers would be able to sell additional injury benefits and third-party liability coverage, the amount of market available to them is significantly limited under the plan.

There is a significant difference in the criteria used for rating purposes under the public plan. Under a public plan, rates would be based on New Brunswickers' individual driving records, comprehensive claims experience, vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchased. Age, gender or marital status would be prohibited rating factors and the Select Committee decided to include a single rating territory for the entire province.

## 3.2 Rating Scale and Discount Structure

There are many ways in which to design a rating scale and discount structure. The Select Committee asked us to suggest potential features of a rating scale and discount structure. Readers should be aware that to determine the precise rates paid by individual vehicle owners requires an actuarial rate making exercise, which was not included in the mandate of this report. However, the following sets out a potential approach:

| Injury & Optional Damage Model | |
|---|---|
| **Driving records** | Safe drivers earn vehicle premium discounts over time |
| | Higher risk drivers pay additional driver and vehicle premiums |
| | The additional premiums for long term safe drivers involved in one at-fault accident are less costly than those assessed to relatively inexperienced safe drivers |
| | The premiums of drivers with a record of multiple at fault accidents and/or multiple traffic offences and/or serious traffic offences increase substantially |
| **Driver premiums** | Additional premiums are assessed directly to higher risk drivers |
| | A base premium dependent on vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchase |
| **Vehicle premiums include** | Less<br>Premium discounts that are earned over time based on the vehicle owner's number of claims and traffic offence-free years of driving experience |
| | Plus<br>Premium surcharges and higher deductibles for multiple comprehensive claims |
| | A rating scale is maintained for every New Brunswick driver |
| **Rating Scale** | There are three zones on the scale<br>• Insurance Discount Zone for drivers who accumulate claims and traffic offence-free driving experience<br>• Base Point for new drivers<br>• Driver Penalty Zone for higher risk drivers |
| | New drivers enter the scale at the base point |
| | For every year of claims and traffic offence-free driving experience, drivers earn one merit point to a maximum of 10 merit points (+10 on the scale) |
| | For each at-fault claim in a three year period the driver is charged demerit points dependent on the number of claims-free years of driving accumulated before the accident |
| **Moving on the scale:** | Drivers are charged demerit point for traffic offences, which vary according to the type of infraction (e.g. speeding tickets two demerits; failure to yield three demerits; criminal code convictions 20 demerits) |
| | Drivers in the insurance discount zone who are subsequently accident and traffic offence free for three years return to their previous position on the scale before the accident or traffic offence (except in the case of criminal code convictions) |
| | Drivers in the penalty zone who are subsequently accident and traffic offence-free for three years return to the base point or the insurance discount zone (e.g. a driver who is –7 in the penalty zone and is then accident and traffic offence-free for three years returns to base rate; a driver who is –2 and is then accident and traffic offence-free for three years returns to +1 in the insurance discount zone) |

| Injury & Optional Damage Model | |
|---|---|
| **Premiums related to driving records** | At base point, vehicle premiums are based on vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchased with no discount. |
| | For each position accumulated in the vehicle discount zone, vehicle owners earn a 4 per cent discount to a maximum 40% on each private passenger vehicle insured |
| | For each position accumulated in the driver penalty zone, drivers are billed a one time premium ($25 for each of the 1st 2 points; $25 to $50 for each of the next four points; $75 for the next four points; $100 for each subsequent point) |
| **Premiums & deductibles for comprehensive claims** | There are no premium surcharges for one comprehensive claim in a three-year period |
| | Two or more comprehensive claims within a three-year period result in premium surcharges and higher deductibles |

Under this approach, individual driving records play an important part in the determination of vehicle insurance premiums. New drivers enter the scale at base point and earn vehicle insurance discounts for each year of claims and offence free driving to a maximum of 10 years.

Vehicle owners who register and therefore insure their vehicle would be assessed a premium based on their position on the scale, vehicle usage, vehicle make/model and optional coverage purchased (the driving record of other members of a household do not affect the position on the scale or premium of the vehicle owner). If an individual driver does not register a vehicle, but accumulates enough demerit points, they would enter the driver penalty zone and would be billed an additional premium to ensure they contribute to the insurance pool.

The additional premium consequences of one at-fault crash are less costly for long-term safe drivers compared to the consequences of relatively inexperienced drivers. To ensure that the premium consequences because of one crash or traffic offence (except criminal code convictions) do not penalize drivers for an unreasonable time, drivers return to their previous position in the insurance discount zone or base point if they are in the driver penalty zone if they remain claims and offence free for three years.

The maximum discount earned for each year of claims and traffic offence-free driving can vary. The greater the discount, the higher the required base premium needed to generate premiums to fund discounts. The scale presented in this report contemplates a maximum discount of 4 per cent for each year of claims and offence-free driving (vehicle owners would earn a maximum discount of 40 per cent over 10 years at the 4 per cent level).

The premiums for each position in the driver penalty zone could also vary dependent on the design of the scale. We have suggested a relatively modest $25 for each of the first two positions on the scale, followed by sharp increases as demerit points are accumulated. The following is an illustration of the scale at the 4 per cent level and gives an idea of the premium consequences of one at-fault crash, which varies dependent on the driver's position on the scale:

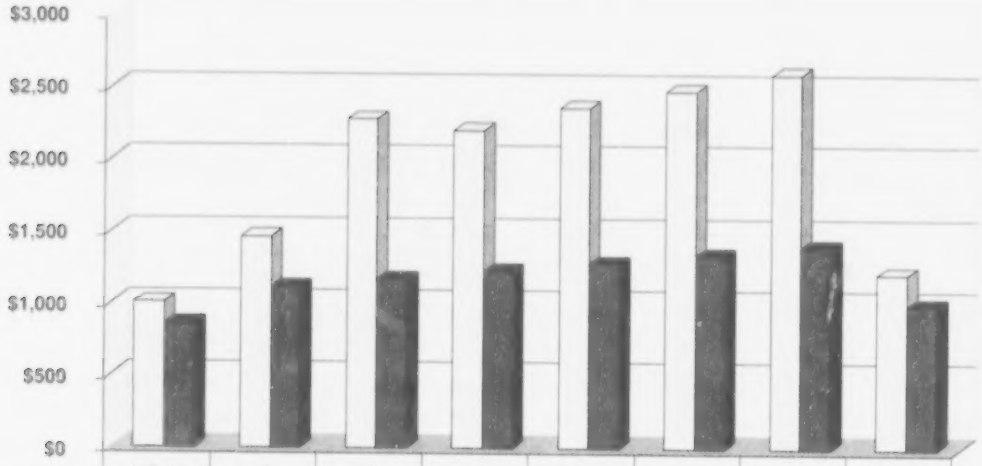
## Injury & Optional Damage Model
## Rating Scale

| | Position on Scale | Vehicle Discount or Driver Premium | Demerit points for the 1st at fault accident in 3 years | Average Premium Consequences |
|---|---|---|---|---|
| | +10 | 40% | 3 | $ 240 |
| | +9 | 36% | 3 | $ 240 |
| | +8 | 32% | 3 | $ 240 |
| | +7 | 28% | 4 | $ 360 |
| | +6 | 24% | 4 | $ 360 |
| Insurance | +5 | 20% | 4 | $ 360 |
| Discount | +4 | 16% | 5 | $ 465 |
| Zone | +3 | 12% | 6 | $ 485 |
| | +2 | 8% | 8 | $ 490 |
| | +1 | 4% | 9 | $ 520 |
| Base Point | 0 | 0 | 10 | $ 550 |
| | -1 | $ 25 | 10 | $ 650 |
| | -2 | $ 50 | 10 | $ 750 |
| | -3 | $ 125 | 10 | $ 850 |
| | -4 | $ 150 | 10 | $ 950 |
| | -5 | $ 200 | 10 | $ 1,050 |
| | -6 | $ 250 | 10 | $ 1,150 |
| | -7 | $ 325 | 10 | $ 1,250 |
| Driver | -8 | $ 400 | 10 | $ 1,350 |
| Penalty | -9 | $ 475 | 10 | $ 1,450 |
| Zone | -10 | $ 550 | 10 | $ 1,550 |
| | -11 | $ 650 | 10 | $ 1,650 |
| | -12 | $ 750 | 10 | $ 1,750 |
| | -13 | $ 850 | 10 | $ 1,850 |
| | -14 | $ 950 | 10 | $ 1,950 |
| | -15 | $1,050 | 10 | $ 2,050 |
| | -16 | $1,150 | 10 | $ 2,150 |
| | -17 | $1,250 | 10 | $ 2,250 |
| | -18 | $1,350 | 10 | $ 2,350 |
| | -19 | $1,450 | 10 | $ 2,450 |
| | -20 | $1,550 | 10 | $ 2,550 |
| | More than 20 | $100 for each additional | 1 | |

The most significant rating differences between the existing New Brunswick model and the injury & optional damage model are the premium discounts for years of claims free driving and use of only one rating territory. The other factors important in determining rates (vehicle usage, make/model and optional coverage purchased) are similar in all the models.

We prepared a high level comparison of the differences in premium discounts to provide readers with an idea of the impact of driving record in each model. Readers should be aware that to determine the precise rates paid by individual vehicle owners requires an actuarial rate making exercise, which was not included in the mandate of this report. **The average premium rates in this section of the report include the amount required to fund the start-up and pre-operating costs of a public insurer (an additional 5 per cent).**

## Premiums Discounts




| | 6 & Better | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | Average |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NB With Reform ($2,500 cap) | $1,006 | $1,462 | $2,278 | $2,203 | $2,359 | $2,476 | $2,598 | $1,212 |
| NB Injury & Optional Model 4% | $858 | $1,112 | $1,168 | $1,223 | $1,279 | $1,335 | $1,390 | $993 |

Under the existing New Brunswick model, vehicle owners enjoy significant discounts for years of claims free driving. The discounts for owners with driving records of six years and better are grouped together on this graph (those with driving records better than six receive greater discounts). The base rate is considerably higher in order to generate enough premiums to fund these discounts.

Under the injury & optional damage model, discounts are less but since the average premium is less than the existing New Brunswick model, owners pay less. In addition, the base premium is lower.

In both models, the average premium is relatively similar to the premium paid by owners with driving records five and six. This is because in any insurance system, most drivers are claims free and the average premium tends to approximate the premium of this large group of customers.

## 3.3 Governance and Accountability

A provincial Act to establish a New Brunswick public insurance Crown Corporation would have to be written and given assent prior to the transition of New Brunswick drivers from the old system to the new. Within the legislation would be established the overall insurance program, including product characteristics and benefits, as well as the parameters for NBPI.

A Minister responsible for NBPI would need to be appointed, and a Board of Directors likewise established. The Board would be responsible for policy development and oversight of NBPI.

The role of the Public Utilities Board of New Brunswick will be important in helping ensure transparency and public accountability. NBPI would be required to submit insurance rates to the Public Utilities Board for approval. Rate increases would be subject to review and public hearing where stakeholder and public participation is encouraged.

## 3.4 Role of Insurance Brokers and Agents

Licenced insurance brokers and agents would be the exclusive distributors of the public insurance product throughout the province. Support from NBPI would include insurance system and product training, communication and point of sale materials and telephone support. The licenced insurance brokers and agents would be vital to the effective distribution of the products and assisting customers to understand the new system and make choices appropriate to their insurance needs.

# 4.0 Operations Strategy

Based on the legislation, and to deliver the mandate of NBPI, an infrastructure and organization would be built, including people, facilities and information systems. The start of these activities would mark the beginning of the pre-operating period, anticipated to last 12 months, after which time operations would commence and transition of New Brunswick drivers from the old system to the new would occur.

| Phase | Timing | Key Activities |
|---|---|---|
| Pre-Operating | Month 1-12 | Build physical infrastructure, information systems, hire workforce, train workforce and partners (e.g. insurance agents and brokers) |
| Operating | Month 13 onward | Commence selling the new insurance product and transition policy holders to the new system, repay borrowings |

## 4.1 Facilities

NBPI would be housed in a corporate office estimated at 135,000 square feet, to be located in one of New Brunswick's urban centres. It is assumed that approximately 75 per cent of the NBPI's workforce would be located in this office including customer and broker support call centres. Initially, the construction of five claim centres, each estimated at 15,000 square feet in size is assumed. Approximately 25 per cent of the NBPI's workforce would be located in these claims centres [3]. Temporary claim centres can be established should there be any delay in claims centre construction. Road adjusters would travel from claims centres to outlying communities as required to ensure customer service standards are met.

## 4.2 Management and Labour

It is estimated that NBPI would directly employ approximately 800 individuals in the Province of New Brunswick in a variety of roles including clerical, technical/professional, supervisory, and management. The organization of NBPI would include: Executive offices; Finance; Insurance Operations; Claims; Information Technology; Human Resources; Legal/Regulatory; and Public Relations/Prevention. An eight member executive team comprised of a Chief Executive Officer and seven Vice-Presidents would be established to lead and manage NBPI on a day-to-day basis. Recruiting and hiring of employees is assumed to take place over a 24-month period, with close to 90 per cent of the workforce being recruited and hired in the first 12 months.

[3] Note: Specific locations to be determined. Customer service objectives and travel times should determine site selections. Additional claim centres may be added in subsequent years, but are not included in this Executive Business Plan.

## 4.3 Pre-Operating Period

Once the mandate to create NBPI is established, a 12-month pre-operating period is assumed. Activities in the pre-operating period would include:

- The recruitment, hiring and training of the workforce;
- Construction of a corporate office and five claim centres;
- Business process and system development;
- Customization of automobile insurance information technology systems including an:
    - Insurance system;
    - Financial system; and
    - Claims system;
- Training for licenced insurance agents and brokers and other business partners in the new systems, processes and business rules; and
- Transition planning.

The Manitoba Public Insurance Corporation ('MPI') has agreed to assist NBPI with customization and conversion of MPI insurance, financial and claims systems to meet the needs of New Brunswick thus eliminating the requirement to build the systems from scratch. Other partnering or contracting opportunities could be explored by NBPI during the pre-operating period that may lead to further efficiencies.

## 4.4 Operating Period

Operations are assumed to commence on day one of year two, at which time NBPI will execute its transition strategy. Recruiting will continue in year one of operations to bring the staff up to the total anticipated requirement of 800.

# 5.0 Financial Strategy

Inputs to the financial model were developed by the consultants and discussed with the Select Committee in a workshop setting. Accordingly, the financial projections and estimations present, based on available information, NBPI's expected financial position, results of operations and cash flows for the project period. The assumptions disclosed herein are those that the consultants developed, discussed with the Select Committee, and believe are significant to the projection. There will usually be differences between the projection and the actual results because events and circumstances frequently do not occur as expected, and those differences may be material.

Available sources of cost information, such as The New Brunswick Department of Supply and Services were utilized as indicated. Operating costs for NBPI were estimated by extrapolating from other similar Crown Corporation data, adjusting for information specific to NBPI regarding premiums written, staffing complement and services provided. This compilation is limited to presenting information provided by the available sources and does not include evaluating the support for the assumptions, nor the underlying projections. Where a range of values for a given cost input was possible we have generally used the higher end of the range in the financial projections.

## 5.1 Capital Budget

Property and equipment additions are required and will be made during year 1 (pre-operating period) for the following assets:

| | | |
|---|---|---|
| Construction cost of five claim centres | $ | 10,125,000 |
| Construction cost of corporate office | $ | 18,225,000 |
| Furniture and equipment allowance | $ | 4,000,000 |
| Information technology systems (desktop hardware only) | $ | 2,900,000 |
| | **$** | **35,250,000** |

## 5.2 Start-up Costs

Start-up costs are non-operating and non-capital costs incurred during the 12-month pre-operating period, and are necessary to create the infrastructure and processes required to operate NBPI. These costs will be capitalized and amortized over a five-year period. Start-up costs are estimated as follows:

| | | |
|---|---|---|
| Recruitment costs | $ | 800,000 |
| System and business process development costs | $ | 7,900,000 |
| Communication costs | $ | 3,000,000 |
| Consulting service costs | $ | 1,600,000 |
| | **$** | **13,300,000** |

## 5.3 Pre-Operating Period Costs

For year 1, estimated operating expenses will consist mainly of employee compensation, training costs, and other operating expenses (data processing, building expenses, printing, stationary, office supplies, postage, travel expenses, telephone etc). Compensation represents an estimated 75 per cent of the operating expenses incurred during year 1, with the remaining 25 per cent represented by training costs and other operating expenses. Employee compensation is based on the assumption of staggered hiring of 700 staff during year 1.

Total year 1 operating expense is calculated below:

| | | |
|---|---|---|
| Estimated employee compensation | $ | 23,700,000 |
| Estimated training expense | $ | 500,000 |
| Estimated other operating expenses | $ | 7,810,000 |
| | **$** | **32,010,000** |

Although not a pre-operating period cost, to assist the various stakeholders with the transition from the old to new insurance model, it is estimated that NBPI would make a one-time transition expenditure of up to $20,000,000 in year 2 of operations.

## 5.4 Financing Plan

During the pre-operating period, NBPI will require financing of $82,000,000. It is assumed that this will be debt-financed, with money borrowed from the Province of New Brunswick. Actual amounts may vary due to events and circumstances that may arise. It is estimated that amounts will be advanced to NBPI over the 12-month pre-operating period in equal increments. The expected capital structure and use of funds are as follows:

| | | |
|---|---|---|
| **Sources of financing** | | |
| Province of New Brunswick | $ | 82,000,000 |
| **Use of funds** | | |
| Start-up costs (See Section 5.2) | $ | 13,300,000 |
| Property and equipment additions (See Section 5.1) | $ | 35,250,000 |
| Pre-operating period Operating Costs (See Section 5.3) | $ | 32,010,000 |
| | **$** | **80,560,000** |

This debt financing will bear interest at 5 per cent, and will be repayable, in full, at the beginning of year 2, the first year of NBPI's operations. On day 1 of operations of year 2, NBPI will experience a significant inflow of cash from the conversion of written premiums from private insurance companies to NBPI, allowing repayment of the Province's advance, in full, at the beginning of year 2.

## 5.5 Projections

The projections presented below are inclusive of all vehicle types and are based on the assumption that there will be a 5 per cent surcharge on premiums during years 2 to 5. The projections include the normal items included in the financial statements of insurance companies (premiums, claims, claims adjusting expenses, commissions, premium taxes, operating expenses and investment income etc.) as well as the start-up costs, which are non-operating and non-capital costs incurred during the 12-month pre-operating period necessary to create the infrastructure and processes required to operate NBPI.

Key line items from the Statement of Projected Earnings (Loss) and Retained Earnings (Deficit), and the Statement of Projected Cash Flows are presented below:

**($000s)**

| | Year 1 | Year 2 | Year 3 | Year 4 | Year 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Net earnings (loss) from operations** | ($34,482) | ($9,546) | $18,751 | $25,392 | $31,518 |
| **Retained earnings, (deficit, beginning) of year** | - | ($34,482) | ($44,028) | ($25,457) | ($65) |
| **Retained earnings (deficit), end of year** | ($34,482) | ($44,028) | ($25,457) | ($65) | $31,453 |
| **Cash resources, end of period** | $1,627 | $224,666 | $374,978 | $508,232 | $632,957 |

## Appendix L: New Brunswick Public Automobile Insurance Model Sample Rates

# New Brunswick Public Automobile Insurance Model Sample Rates

*Prepared for:*

**The New Brunswick Select Committee On Public Automobile Insurance**

*Submitted by:*

**Jon Schubert Consulting &**
**Meyers Norris Penny LLP**

# Appendix L: New Brunswick Public Automobile Insurance Model

## 1.0 Introduction and Background

The Government of New Brunswick is committed to making automobile insurance more affordable, fair, and accessible for New Brunswickers.[1] In support of this commitment, the provincial government created a Select Committee on Public Automobile Insurance. This all-party committee of the Legislative Assembly was charged with examining existing models of public automobile insurance across Canada with a view to identifying the best model for New Brunswick should a decision be made to move toward a publicly owned system.

To facilitate discussion around various models, and to estimate, at a high level, premium, start-up and operating costs of a preferred model, the Select Committee engaged the services of Jon Schubert Consulting and Meyers Norris Penny. A report titled "Public Automobile Insurance Model: Executive Business Plan", dated February 3, 2004, was prepared and describes alternative models, the preferred model - the New Brunswick Injury and Optional Damage model, and the operations and financial strategies associated with it.

The Select Committee has now asked us to prepare estimates of rates under the New Brunswick Injury & Optional Damage Model for twelve scenarios. This report describes the scenarios and estimated rates.

## 2.0 Methodology & Limitations

### 2.1 Methodology

We relied on various sources of data to prepare estimates of the rates under the New Brunswick Injury & Optional Damage Model including:

- KPMG LLP July 28, 2003 Report on the Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick
- Insurance Bureau of Canada Automobile Insurance Experience (Green Book)
- Office of the Superintendent of Financial Institutions
- SAAQ 2002 Annual Report
- MPI 2002 Annual Report
- MPI 2004 Rate Application Basic Autopac Program
- SGI Data
- Saskatchewan Auto Fund 2002 Annual Report
- ICBC 2002 Annual Report
- New Brunswick Board of Commissioners of Public Utilities 2003 Benchmark Rates Private Passenger Vehicles

[1] Province of New Brunswick Consultation Paper on Public Auto Insurance in New Brunswick, 2003

For each of the scenarios provided by the Select Committee, we developed estimated rates based on the Injury & Damage Model as described in the report titled "Public Automobile Insurance Model: Executive Business Plan", taking into account rating structures used in Manitoba, Saskatchewan and British Columbia and CLEAR Rate Group Differentials.[2] The estimates of rates in this report are effective for policies sold on July 1, 2003.

## 2.2 Limitations

No estimate can account for all the factors affecting insurance rates. Estimates can, however, provide insight into the potential future experience and the impact of potential changes. There is uncertainty associated with our estimates of rates for several reasons:

- There will usually be differences between the estimates and the actual rates because events and circumstances frequently do not occur as expected, and these differences may be material.
- There are many ways in which to design a rating scale and discount/surcharge structure. The Select Committee asked us to suggest features of a rating scale and discount structure, and these features are described in the report titled "Public Automobile Insurance Model: Executive Business Plan". However, should New Brunswick adopt public automobile insurance, the structure of the plan, the coverages, rating scale and discount/surcharge structure may differ from those contemplated in these estimates of rates.
- Under a public plan with different structures, customer purchasing patterns (e.g. different levels of optional coverage purchases) and claims behaviour may change. These factors will affect the rates paid by individual New Brunswickers.
- Estimates of the claims costs underlying the Injury & Optional Damage Model are subject to potential errors of estimation because the nature of claims is subject to the outcome of events that have not yet occurred. Examples of these events include jury decisions, court interpretations, public attitudes towards settlements, and social and economic conditions.
- To the extent that our models and/or our assumptions may not reflect the actual legislation and insurance model should public automobile insurance be introduced in New Brunswick, the actual premiums and claims may differ from our estimates.
- We relied on the general accuracy of the data and information listed in section 2.1 of this report without audit or independent verification.
- To develop precise rates paid by individual vehicle owners requires an actuarial rate making exercise, which was not within the mandate of this report.

Any conclusion about the estimated rates in this report should be made only after considering the report in its entirety. This communication is intended to be used solely with the Select Committee on Public Automobile Insurance report titled "Public Automobile Insurance Model: Executive Business Plan", prepared by Jon Schubert Consulting and Meyers Norris Penny. The information contained in this report may not be appropriate for other purposes. Jon Schubert Consulting and Meyers Norris Penny have no responsibility to update this communication for events and circumstances occurring after the date of this communication.

[2] Canadian Loss Experience Automobile Rating developed by the Insurance Bureau of Canada.

## 3.0 Sample Rates

The following outlines the parameters of the scenarios the Select Committee identified, as well as the estimated rates that were developed:

**Figure 5: Made-in-New Brunswick Model Sample Rates**

| Scenario | Age & Gender | Driving Experience | Driving Record | Other Drivers | Vehicle | Coverages | Location | Rate |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 45 year old female | 10 years plus safe driving | | 16 year old daughter, brand new driver just completed driver education 18 year old son has 2 years good driving | 2002 Dodge Caravan | $2 million PLPD Collision and Comprehensive $250 deductible | Campbellton | $1,228 |
| 2 | 22 year old unmarried male | 5 years safe driving | 1 windshield claim last year | None | 2001 Toyota Corolla | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Tracadie | $1,358 |
| 3 | 18 year old unmarried female (university student) | 2 years safe driving | | None | 1994 Honda Civic Hatchback | $200,000 PLPD No vehicle damage coverage | Saint John | $1,007 |
| 4 Vehicle 1 | 60 year old male | 10 years safe driving Pleasure Use | | None | 2002 Pontiac Grand Prix | $2 million PLPD Collision and Comprehensive $250 deductible | Miramichi | $1,006 |
| Vehicle 2 | 57 year old female | 6 years safe driving Pleasure use | 1 comprehensive claim 4 years ago | None | 1997 Pontiac Grand AM | $2 million PLPD No vehicle damage coverage | Miramichi | $528 |
| 5 | 77 year old female | 10 years safe driving Pleasure use | | None | 2000 Ford Taurus | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | St-Stephen | $812 |
| 6 | 30 year old male | 10 years driving | 1st at-fault accident 3 years ago 2nd at fault accident last year Previously 7 years of safe driving | None | 2001 Jeep Cherokee | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Fredericton | $1,906 |

## Figure 5: Made-in-New Brunswick Model Sample Rates

| Scenario | Age & Gender | Driving Experience | Driving Record | Other Drivers | Vehicle | Coverages | Location | Rate |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vehicle 1<br>**7** | 29 year old male | 10 years safe driving | 1 not-at-fault accident 3 years ago 1 windshield claim last year | None | 2004 Mazda pick-up truck | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Petit-Rocher | $1,150 |
| Vehicle 2 | 28 year old female | 7 years safe driving | One-at-fault accident 7 years ago | None | 1999 Chevrolet Cavalier | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Petit-Rocher | $1,242 |
| **8** | 54 year old male | 10 years safe driving | | None | 1994 Oldsmobile 98 Regency | $1 million PLPD No vehicle damage coverage | Grand Bay | $678 |
| **9** | 47 year old male | 10 years safe driving | | 21 year old daughter 3 years safe driving 23 year old son 1 at-fault accident 2 years ago and 1 speeding ticket | 1996 VW Jetta | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Edmundston | $1,038 |
| **10** | 24 year old female | 8 years safe driving | 1 speeding ticket 3 years ago | None | 2002 Honda Accord | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $250 deductible | Woodstock | $1,360 |
| **11** | 42 year old male | 22 years driving | 1 at-fault accident 3 years ago 1st Driving Impaired 5 years ago 2nd Driving Impaired 2 years ago* | None | 1994 Chevrolet Impala | $200.00 PLPD No vehicle damage coverage | Memramcook | $1,094 (vehicle)<br>$2,550 (driver)<br>$3,644 (total) |
| **12** | 39 year old female | 20 years driving | 1 at-fault accident 3 years ago 2nd at-fault accident 12 months ago | None | 1997 Nissan Altima | $1 million PLPD Collision and Comprehensive $500 deductible | Doaktown | $1,624 |

*This driver would be billed an additional premium amount after each traffic or criminal code infraction. He would only be permitted to register his vehicle under this scenario if he had a valid drivers' license and his insurance account was in good standing.

# Appendix M: Manitoba Public Insurance Letter of Intent

February 27, 2004

Ms. Elizabeth Weir, Chair
Select Committee on Public Automobile Insurance
Legislative Assembly of New Brunswick
Fredericton New Brunswick E3B 5H1

Dear Ms. Weir:

On behalf of the Manitoba Public Insurance, it is my pleasure to confirm MPI's willingness to work with the province of New Brunswick should you decide to adopt a public automobile insurance plan.

Specifically, MPI is prepared to provide the New Brunswick Public Insurance Crown corporation with the following:

1. Access to MPI's Autopac On-line system (which includes a motor vehicle registry system;
2. Data conversion;
3. Internal system forms modification (bilingual);
4. "Go Live" support;
5. Support published documentation (bilingual);
6. Initial system training effort for agents, brokers, call centre staff, and NBPI executive; and
7. An option to access information on MPI's website.

Manitoba Public Insurance is ready to provide these services on a cost recovery basis. Based on the information available at present, MPI estimates the cost of these services in the range of $7 to $9 million, subject to the confirmation of project details.

The above mentioned start-up costs could be charged as a one-time cost or spread over three years and recovered as part of the processing costs.

Sincerely,

J. W. Zacharias
President and Chief Executive Officer

JWZ/jl

## Appendix N: New Brunswick Public Automobile Insurance Model - Economic Impact Assessment

# An Economic Impact Analysis of the New Brunswick Public Automobile Insurance Model

*Prepared for :*

The New Brunswick Select Committee
On Public Automobile Insurance

*Submitted by :*

Pierre-Marcel Desjardins, Ph.D.
Economist

## Introduction

The Select Committee on Public Automobile Insurance was appointed by resolution of the House and adopted August 5, 2003. After a comprehensive process, the Committee is recommending a specific model for public automobile insurance in New Brunswick. This study analyzes the economic impact of the implementation and operation of the recommended model. Using an input-output model, this study estimates the impact during the start-up year as well as the impact of the new system for a regular operating year.

## Results

Results were generated using an input-output model, the principles of which are presented in Appendix 1. In order to make such an analysis, a variety of assumptions have to be made. The detailed assumptions used in the present analysis are found in Appendix 2. Detailed results – on a county-by-county basis – are presented in Appendix 3.

Before presenting the results, the reader has to be reminded that the present exercise is an economic simulation. We are confident that the overall results do represent an acceptable estimate of the economic impact of the proposed public automobile insurance system, based on the assumptions that were made. Statistics theory teaches us, however, that the smaller the object of analysis, the greater the risk of error. Consequently, results on a county-by-county basis – as opposed to province-wide results – while offering important and interesting information, should be used with caution.

## The Start-Up Year

The economic impact of the start-up phase of the proposed public automobile insurance system would be positive. The most significant factors during this initial stage would be the construction of the headquarters and of the five claim centres, the staggered hiring of personnel by the public insurance corporation and implementation related expenditures.

As we explain in Appendix 2, we chose Moncton as the location for the new headquarters to be consistent with a previous study completed on this issue, by Shift Central. Assumptions were also required for the location of the five claim centres. We assume that they would be located in the northeast (Bathurst), the northwest (Edmundston), the southeast (Moncton), the southwest (Saint John) and central New Brunswick (Fredericton).

During the start-up year (Table 1), gross output in the province would increase by nearly $110 million. The greatest impact would be felt in Westmorland County, home of the new headquarters as well as of one claim centre (Table 3, Appendix 3). Other counties with claim centres would also be important beneficiaries of increased economic activity.

**Table 1: Summary of Results for Start-Up Year, Province of New Brunswick**

| | Direct Impact [1] | Indirect and Induced Impacts [2] | Total Impact [3] |
|---|---|---|---|
| Variation of gross output ($) | $75,393,152 | $33,944,802 | $109,337,954 |
| Variation of Employment (person-years) | 821.9 | 202.0 | 1023.9 |
| Variation of Gross Domestic Product ($) | $35,444,680 | $10,705,626 | $46,150,306 |
| Variation of Federal Gvt Revenues ($) | | | $6,064,549 |
| Variation of Provincial Gvt Revenues ($) | | | $4,450,772 |

On the employment front, it is estimated that the equivalent of more than 1,000 person-years of employment could be created. Three hundred of these would be the result of hiring by the public automobile insurance corporation. A significant number would be employed directly or indirectly as a result of the construction of the headquarters and the claim centres. The great majority of the employment creation during this start-up year would thus take place in communities where the headquarters and the claim centres would be located (Table 3. in Appendix 3).

The contribution to the provincial gross domestic product (GDP) would be, for the start-up year, about $46 million. Federal government revenues – from activities taking place within the boundaries of the province of New Brunswick – would increase by $6 million while those of the provincial government would increase by over $4.4 million.

## Regular Operation Year

The economic impact of the proposed public automobile insurance system would be more varied for a regular operation year than would be the case for the start-up year. In the case of a regular operation year, there would be a positive economic impact resulting from the activities of the public automobile insurance corporation as well as from the impact of the premium savings for insured drivers. There will be a negative economic impact of the reduction or elimination of activity in the private insurance sector.

Of the 2,400 actual insurance sector jobs, we estimate that the number would fall to about 1,266. It is assumed that all remaining adjusters would be employed with the public insurance corporation (the details of the assumptions are presented in Appendix 2). This would lead to the elimination of 291 private sector licensed resident adjusters and 145.5 related support positions. It is further assumed that there would be a reduction of 26.4 per cent of agent (130.7) and broker (247.9) related employment. We also estimate a further reduction of 317.7 positions in other insurance functions. At the same time, 800 positions would be created at the new public automobile insurance corporation.

[1] Direct impact measures the impact of actions directly resulting from the implementation of the public automobile program.

[2] Indirect and induced impacts measure the impact of actions resulting from, but not directly related to the implementation of the public automobile program.

[3] Total impact may not be equal to direct impact + (indirect and induced impact) as a result of rounding off numbers.

Amongst the other factors considered, the premium savings for insured drivers is the most important, totalling $103,587,000. Also included in the calculations are the various variations in operational expenses.

From Table 2, we can observe that the direct impact would be negative, a reflection of the fact that the size of the sector would shrink with less direct employment after the creation of the public insurance corporation. However, the indirect and induced impacts – mostly fuelled by reduced premiums – would generate a positive economic impact. The total economic impact would be positive.

Overall, gross output in the province would increase annually by over $144 million. The impact would be positive for all regions of the province, although Westmorland and, to a lesser extent, York and Gloucester counties would be the principal gainers (Table 8 in Appendix 3).

**Table 2: Summary of Results for Regular Operation Year, Province of New Brunswick**

| | Direct Impact [1] | Indirect and Induced Impacts [2] | Total Impact [3] |
|---|---|---|---|
| Variation of gross output ($) | -$13,673,245 | $157,854,974 | $144,181,729 |
| Variation of Employment (person-years) | -333.2 | 608.4 | 275.2 |
| Variation of Gross Domestic Product ($) | -$8,469 596 | $45,876,474 | $37,406,878 |
| Variation of Federal Gvt Revenues ($) | | | $6,768,763 |
| Variation of Provincial Gvt Revenues ($) | | | $3,515,239 |

The total impact on employment would be positive with the creation of the equivalent of 275 person-years. In this case, the total impact is negative for some counties and positive for others (Table 9 in Appendix 3). The greatest gains are in counties with a physical presence of the new public automobile insurance corporation.

The impact on the province's GDP would be positive, increasing by over $37 million. Federal government revenues from New Brunswick would increase by over $6.7 million while provincial government revenues would increase by $3.5 million.

## Other Economic Issues

We have presented the overall economic impact of the proposed modifications to the automobile insurance regime in New Brunswick. These are not the only economic impacts, although the other costs are extremely difficult to quantify. Two of these are increased stability for insured drivers and the impact of the loss of jobs and displacement of workers.

Increased Stability for Insured Drivers

A new system offering both stability and predictability to insured drivers would have a positive economic impact. Facing risk and uncertainty, economic agents tend to be more cautious and restrict their exposures. Reducing this risk and uncertainty should translate into increased economic activity, both as a result of modified behaviour of consumers and of businesses.

Loss of Jobs / Displacement of Workers

Even if the model predicts a net increase in employment, one should not underestimate the impact on the displaced workers. As we have seen, we estimate a loss of about 1,134 positions. Change is very often difficult, especially when it is imposed on individuals. There are no guarantees that these individuals will easily find employment especially when one considers that the proposed system would be more centralized than the existing system. This means that individuals will surely have to move if they intend to continue working in the sector, an option that may not be viable for some.

## Summary of Findings

Start-Up Year:

- Net increase of $109 million of gross output in New Brunswick
- Net increase of employment of 1,024 person years
- Net increase of $46 million in New Brunswick's gross domestic product (GDP)
- Net increase of $6 million in federal government revenues resulting from increased economic activity in New Brunswick
- Net increase of $4.4 million in provincial government revenues

Regular Operation Year:

- Net increase of $144 million of gross output in New Brunswick
- Reduction of 1,134 private insurance sector jobs
- Creation of 800 jobs at the proposed public insurance corporation
- Net increase of employment of 275 person years (taking into account direct, indirect and induced impacts)
- Net increase of $37 million to New Brunswick's gross domestic product (GDP)
- Net increase of $6.7 million to federal government revenues resulting from increased economic activity in New Brunswick
- Net increase of $3.5 million to provincial government revenues

## Appendix 1: Input-output modeling

Analysis such as this can only be done with a proven economic model, in this case an input-output model. The principle of this model is essentially to follow the money trail "step by step". For example, a firm purchases goods and services from local firms (the direct impact). These may as a result hire extra personnel, buy its own extra inputs, etc., which may also generate more purchases, etc. (the indirect and induced impacts). The input-output model takes into account all of the various relationships based on the inputs (purchases) and outputs (production) of businesses, households and governments. Our model has the added advantage of taking into account geography, yielding results on a county basis.

## Appendix 2: The Assumptions

We used the financial information generated by Jon Schubert Consulting and Meyers Norris Penney LLP to estimate the economic impact. Following are further assumptions.

General Assumptions

- Headquarters (HQ): to be located in Moncton. This is the same assumption made in the Shift Central's study done for the Insurance Bureau of Canada

- Five Claims Centres (CC): Moncton, Saint John, Fredericton, Edmundston, Bathurst

- Call centre: located at headquarters in Moncton

Start-Up Year:

- Assume no impact on private sector insurance related activities during start-up year

- Employment Increases:
  - Employees: the number is going to gradually increase during the year to total 700 at the end of the start-up year. We assume an average of 300 positions for the year.
    Salaries for employees: average of $41,625 (excluding senior management)

- Recruitment Costs:

- Includes print media buys
  - Westmorland (70 per cent)
  - Gloucester (10 per cent)
  - York (10 per cent)
  - Saint John (10 per cent)

- System and Business Process Development Costs
  - Most expenditures out of province
  - Westmorland (1.27 per cent)

- Communication Costs:
  Includes print media buys
  - 70 per cent in New Brunswick
    Westmorland (40 per cent)
    Gloucester (10 per cent)
    York (10 per cent)
    Saint John (10 per cent)

- Consulting Services
  - 30 per cent in New Brunswick
    Westmorland (10 per cent)
    York (10 per cent)
    Saint John (10 per cent)

- Construction of Claim Centres
  - Westmorland (Moncton) (20 per cent)
  - Saint John (Saint John) (20 per cent)
  - York (Fredericton) (20 per cent)
  - Madawaska (Edmundston) (20 per cent)
  - Gloucester (Bathurst) (20 per cent)

- Construction of Headquarters
  - Westmorland (Moncton)

- Furniture and Equipment
  - $5,000 per employees – total employees
    Westmorland (Moncton HQ) (75 per cent)
    Westmorland (Moncton CC) (5 per cent)
    Saint John (Saint John CC) (5 per cent)
    York (Fredericton CC) (5 per cent)
    Madawaska (Edmundston CC) (5 per cent)
    Gloucester (Bathurst CC) (5 per cent)

- Training Costs
  Westmorland (Moncton HQ) (16.7 )per cent
  Westmorland (Moncton CC) (16.7 per cent)
  Saint John (Saint John CC) (16.7 per cent)
  York (Fredericton CC) (16.7 per cent)
  Madawaska (Edmundston CC) (16.7 per cent)
  Gloucester (Bathurst CC) (16.7 per cent)

Regular Operational Year

- Employment Increases:
  - Eight senior management positions (HQ – Moncton)
  - Employees:
    Westmorland (Moncton HQ) (600, including the eight senior management positions)
    Westmorland (Moncton CC) (40)
    Saint John (Saint John CC) (40)
    York (Fredericton CC) (40)
    Madawaska (Edmundston CC) (40)
    Gloucester (Bathurst CC) (40)
    - Salaries for employees: average of $41,625 (excluding senior management)

- Operating Costs
  - 25 per cent of salaries for various centre:
    Westmorland (Moncton HQ) (75 per cent)
    Westmorland (Moncton CC) (5 per cent)
    Saint John (Saint John CC) (5 per cent)
    York (Fredericton CC) (5 per cent)
    Madawaska (Edmundston CC) (5 per cent)
    Gloucester (Bathurst CC) (5 per cent)

- Brokers:
  - Information received from industry identifies 939 jobs, by community
  - From Canadian Underwriter, we assume 60 per cent of business is automobile related
  - We assume 44 per cent reduction of automobile-related work, reflected by reduction in commissions from 12.5 per cent to 7 per cent
  - Hence, we assume a reduction of brokers' activity of 26.4 per cent (i.e. 44 per cent of 60 per cent)
  - Assume salaries on average of $41,625.
  - Result:

    Reduction of employment of 26.4 per cent (247.9 jobs), in all communities where brokers are present

    Reduction of operating expenses of 26.4 per cent (Operating expenses buying estimated at 25 per cent of salaries)

- Adjusters:
  - Assumption is that all adjuster-related activity is incorporated in the new public automobile insurance corporation.
  - From the Insurance Branch of the Department of Justice, we estimate that we have 291 licensed resident adjusters in the province.
  - We further assume an average of 0.5 support staff for every adjuster, for a total of 145.5 support staff
  - Based on the companies names listed on the Department of Justice list, we used www.yellowpages.ca to identify communities where the offices are located. In the case of multi-locations, we distributed the numbers evenly between offices, with the consequence of most probably overestimating the impact in relatively more rural New Brunswick and underestimating the impact in relatively more urban New Brunswick.
  - We again assume an average salary of $41,625.
  - We assume operating expenses of 25 per cent of salaries.
  - We finally assume that under the new system, all these private sector adjuster-related activities will cease.

- Agents:
  - We make the assumption that agents may continue their operations under the same rules and regulations as brokers
  - From the Insurance Branch of the Department of Justice, we estimate that we have 330 licenced agents in the province.
  - We further assume an average of 0.5 support staff for every agent, for a total of 165 support staff

- Based on the companies in the Department of Justice list, we used www.yellowpages.ca to identify communities where the offices are located. In the case of multi-locations, we distributed the numbers evenly between offices, with the consequence of most probably overestimating the impact in relatively more rural New Brunswick, and underestimating the impact in relatively more urban New Brunswick.

- We again assume an average salary of $41,625.

- We assume operating expenses of 25 per cent of salaries.

- From Canadian Underwriter, we assume 60 per cent of business is automobile related

- We assume 44 per cent reduction of automobile-related work, reflected by reduction in commissions from 12.5 per cent to 7 per cent

- Hence, we assume a reduction of agents' activity of 26.4 per cent (i.e. 44 per cent of 60 per cent)

- Result:

  Reduction of employment of 26.4 per cent in all communities where agents are present

  Reduction of operating expenses of 26.4 per cent (Operating expenses buying estimated at 25 per cent of salaries)

• Other Insurance Industry:

- We did not have access to precise data, but from Shift Central's study on behalf of the Insurance Bureau of Canada, we know that there are a total of 2,400 jobs in the province, in various sectors of the non-life insurance sector. We thus make the following calculations:

| | |
|---|---|
| 2,400 | Shift Central total number |
| 939 | Brokers |
| 495 | Estimate of agents and support staff |
| 436.5 | Estimate of adjusters and support staff. |

We conclude that there are an extra 529.5 jobs in the province.

- From Canadian Underwriter, we assume 60 per cent of business is automobile related

- We then assume that 60 per cent of these 529.5 other jobs will be lost, i.e. a reduction of 317.7 jobs, which we again estimate at an average salary of $41,625.

  We make the assumption that these jobs are concentrated in Moncton (2/3) and Saint John (1/3).

- We further assume a reduction of operating expenses of 25 per cent of lost salaries.

- Premium Savings:
  - We assume total annual savings of $103,587,000.
    This is based on an average reduction of premiums from $1,212 to $993.
  - We base our distribution of the savings on the data reported by Service New Brunswick, by office, for vehicle registration.
    This overestimates the impact in larger urban centres and underestimates the impact in rural regions. For example, Albert County residents registering a vehicle at the Moncton (Westmorland) Service New Brunswick office.

- Health Services Levy:
  - We assume no changes for government revenues

- Corporate Income Tax:
  - Based on the report titled "Study of cost-benefit and legal implications of an Atlantic public automobile insurance system: Effects on Provincial Finances" published August 28, 2003 by the Atlantic Canada Insurance Harmonization Task Force, we assume that the potential lost corporate income tax for the provincial government is $700,000 annually. We will make the additional assumption that the result will be the same for the federal government.

- Premium tax:
  - The reduction in premiums ($103,587,000) will translate into a reduction of premium tax revenues (3 per cent) totalling $3,107,610.

## Appendix 3: Detailed Results

| Table 3 : Start-up Year – Variation of Gross Output ($) | | | |
|---|---|---|---|
| | Direct Impact | Indirect and Induced Impacts | Total Impact |
| Albert | $1,660 | $293,895 | $295,555 |
| Carleton | $1,416 | $497,458 | $498,874 |
| Charlotte | $817 | $541,875 | $542,692 |
| Gloucester | $3,457,469 | $742,895 | $4,200,364 |
| Kent | $1,283 | $472,740 | $474,023 |
| Kings | $5,614 | $461,783 | $467,397 |
| Madawaska | $3,910,406 | $374,824 | $4,285,230 |
| Northumberland | $3,236 | $514,288 | $517,524 |
| Queens | $87 | $224,952 | $225,039 |
| Restigouche | $3,153 | $332,472 | $335,625 |
| Saint John | $4,601,159 | $2,837,543 | $7,444,702 |
| Sunbury | $1,329 | $212,637 | $213,967 |
| Victoria | $1,505 | $387,133 | $388,638 |
| Westmorland | $58,800,239 | $23,813,480 | $82,613,719 |
| York | $4,597,778 | $2,236,828 | $6,834,606 |
| Total New Brunswick | $75,393,152 | $33,944,802 | $109,337,954 |

| Table 4 : Start-up Year – Variation of Employment (Person-years) | | | |
|---|---|---|---|
| | Direct Impact | Indirect and Induced Impacts | Total Impact |
| Albert | 0.0 | 1.3 | 1.3 |
| Carleton | 0.0 | 2.1 | 2.1 |
| Charlotte | 0.0 | 2.3 | 2.3 |
| Gloucester | 25.5 | 8.3 | 33.8 |
| Kent | 0.0 | 2.0 | 2.0 |
| Kings | 0.1 | 1.9 | 2.0 |
| Madawaska | 24.0 | 4.0 | 28.0 |
| Northumberland | 0.0 | 2.3 | 2.3 |
| Queens | 0.0 | 0.9 | 0.9 |
| Restigouche | 0.0 | 1.4 | 1.4 |
| Saint John | 79.3 | 32.0 | 111.3 |
| Sunbury | 0.0 | 0.9 | 0.9 |
| Victoria | 0.0 | 1.6 | 1.6 |
| Westmorland | 614.2 | 115.6 | 729.8 |
| York | 78.8 | 25.6 | 104.3 |
| Total New Brunswick | 821.9 | 202.0 | 1023.7 |

**Table 5 : Start-up Year – Variation of Gross Domestic Product**

| | Direct Impact | Indirect and Induced Impacts | Total Impact |
|---|---|---|---|
| Albert | $861 | $80,005 | $80,866 |
| Carleton | $879 | $153,738 | $154,617 |
| Charlotte | $517 | $164,795 | $165,312 |
| Gloucester | $1,040,930 | $235,034 | $1,275,964 |
| Kent | $665 | $143,348 | $144,013 |
| Kings | $3,371 | $134,569 | $137,940 |
| Madawaska | $900,000 | $115,033 | $1,015,033 |
| Northumberland | $1,917 | $158,262 | $160,179 |
| Queens | $53 | $64,588 | $64,640 |
| Restigouche | $1,797 | $94,611 | $96,408 |
| Saint John | $4,009,021 | $965,025 | $4,974,046 |
| Sunbury | $883 | $60,362 | $61,245 |
| Victoria | $995 | $111,479 | $112,474 |
| Westmorland | $25,502,573 | $7,384,412 | $32,886,985 |
| York | $3,980,217 | $840,367 | $4,820,584 |
| Total New Brunswick | $35,444,680 | $10,705,626 | $46,150,306 |

**Table 6 : Start-up Year – Variation of Federal Government Revenues**

| | |
|---|---|
| Total New Brunswick | $6,064,549 |

**Table 7 : Start-up Year – Variation of Provincial Government Revenues**

| | |
|---|---|
| Total New Brunswick | $4,450,772 |

| Table 8 : Regular Operation Year – Variation of Gross Output | | | |
|---|---|---|---|
| | Direct Impact | Indirect and Induced Impacts | Total Impact |
| Albert | -$986,810 | $1,025,273 | $38,464 |
| Carleton | -$1,699,257 | $6,586,942 | $4,887,686 |
| Charlotte | -$1,269,879 | $5,534,139 | $4,264,260 |
| Gloucester | -$436,456 | $19,103,012 | $18,666,556 |
| Kent | $689,266 | $4,998,082 | $4,308,817 |
| Kings | $1,998,694 | $6,035,529 | $4,036,835 |
| Madawaska | -$784,387 | $6,443,555 | $5,659,168 |
| Northumberland | -$2,139,157 | $8,401,206 | $6,262,049 |
| Queens | -$43,781 | $1,957,848 | $1,914,067 |
| Restigouche | -$1,415,186 | $7,139,895 | $5,724,709 |
| Saint John | -$11,436,079 | $18,170,222 | $6,734,143 |
| Sunbury | -$397,963 | $3,139,556 | $2,741,592 |
| Victoria | $255,732 | $4,443,260 | $4,187,529 |
| Westmorland | $11,268,780 | $44,682,731 | $55,951,512 |
| York | $1,389,380 | $20,193,722 | $18,804,342 |
| Total New Brunswick | -$13,673,245 | $157,854,974 | $144,181,729 |

| Table 9 : Regular Operation Year – Variation of Employment (Person-years) | | | |
|---|---|---|---|
| | Direct Impact | Indirect and Induced Impacts | Total Impact |
| Albert | -18.4 | 4.2 | -14.2 |
| Carleton | -30.8 | 23.2 | -7.6 |
| Charlotte | -23.8 | 19.3 | -4.5 |
| Gloucester | -8.0 | 69.9 | 61.8 |
| Kent | -12.8 | 17.9 | 5.1 |
| Kings | -37.2 | 21.7 | -15.5 |
| Madawaska | 6.3 | 29.4 | 35.6 |
| Northumberland | -40.5 | 30.1 | -10.4 |
| Queens | -0.8 | 7.4 | 6.6 |
| Restigouche | -26.9 | 25.9 | -1.0 |
| Saint John | -234.9 | 75.3 | -159.6 |
| Sunbury | -7.5 | 11.5 | 4.0 |
| Victoria | -24.5 | 10.6 | -13.9 |
| Westmorland | 179.7 | 180.2 | 359.9 |
| York | -53.0 | 81.9 | 28.8 |
| Total New Brunswick | -333.2 | 608.4 | 275.2 |

| Table 10 : Regular Operation Year – Variation of Gross Domestic Product | | | |
|---|---|---|---|
| | Direct Impact | Indirect and Induced Impacts | Total Impact |
| Albert | -$740,108 | $238,897 | -$501,212 |
| Carleton | -$1,275,446 | $1,901,733 | $626,288 |
| Charlotte | -$953,184 | $1,559,011 | $605,826 |
| Gloucester | -$207 615 | $5,604,901 | $5,397,286 |
| Kent | -$516,949 | $1,423,734 | $906,785 |
| Kings | -$1,499,280 | $1,697,646 | $198,365 |
| Madawaska | -$338,691 | $2,075,222 | $1,736,531 |
| Northumberland | -$1,604,799 | $2,371,890 | $767,091 |
| Queens | -$32,851 | $541,659 | $508,809 |
| Restigouche | -$1,061,729 | $2,050,281 | $988,552 |
| Saint John | -$8,764,206 | $5,286,827 | -$3,477,379 |
| Sunbury | -$298,855 | $928,122 | $629,267 |
| Victoria | -$319,211 | $1,062,664 | $743,452 |
| Westmorland | $10,065,796 | $12,937,700 | $23,003,496 |
| York | -$922,467 | $6,196,189 | $5,273,721 |
| Total New Brunswick | -$8,469,596 | $45,876,474 | $37,406,878 |

| Table 11: Regular Operation Year – Variation of Federal Government Revenues | |
|---|---|
| New Brunswick | $7,468,763 |
| Decrease in corporate tax | $700,000 |
| Total for New Brunswick | $6,768,763 |

| Table 12 : Regular Operation Year – Variation of Provincial Government Revenues | |
|---|---|
| New Brunswick | $7,325,239 |
| Decrease in corporate tax | $700,000 |
| Decrease in premium tax | $3,110,000 |
| Total for New Brunswick | $3,515,239 |

# Appendix O: Registered Vehicles by Vehicle Type in New Brunswick, 2003

| Number of Active Vehicles as of March 31, 2003 | | | |
|---|---|---|---|
| Type of vehicle | Currently Registered | Expired less than 6 month | Total Active Vehicles |
| Passenger / Light Commercial | 435,624 | 37,688 | 473,312 |
| Commercial | 24,056 | 6,953 | 31,009 |
| All Terrain | 37,289 | 20,343 | 57,632 |
| Motorcycle | 3,950 | 9,089 | 13,039 |
| Total | 500,919 | 74,073 | 574,992 |

The above table does not include trailers, mopeds, miscellaneous vehicles (e.g. payloaders), commercial (farm) tractors, etc.

Source: New Brunswick Department of Public Safety, 2003

*Assemblée législative*
*du Nouveau-Brunswick*

**Comité spécial de**
**l'assurance automobile publique**

# Rapport définitif sur l'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick

**Première session de la**
**55e législature**

**Avril 2004**

*Assemblée législative*
*du Nouveau-Brunswick*

## Comité spécial de l'assurance automobile publique

# Rapport définitif sur l'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick

**Première session de la**
**55e législature**

**Avril 2004**

*Legislative Assembly of New Brunswick*
*P.O. Box 6000*
*Fredericton, NB*
*E3B 5H1*

*Tel: (506) 453-2506*
*Fax: (506) 453-7154*

*Assemblée législative du Nouveau-Brunswick*
*Case postale 6000*
*Fredericton (Nouveau-Brunswick)*
*E3B 5H1*

*Téléphone : (506) 453-2506*
*Télécopieur : (506) 453-7154*

avril 2004

Assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Monsieur le président,

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a l'honneur de vous présenter son rapport définitif, qu'il recommande à l'attention de la Chambre. Le comité a été constitué pendant la première session de la 55e législature sur une résolution adoptée par la Chambre le 5 août 2003.

Le rapport est le fruit des consultations publiques et des délibérations du comité en vue d'examiner le genre de régime d'assurance publique qui conviendrait le mieux au Nouveau-Brunswick si la province concluait à la nécessité d'un régime public. Le comité tient à remercier les nombreux particuliers et organismes qui ont comparu devant lui aux audiences publiques ou qui ont présenté des mémoires. Le comité remercie aussi toutes les personnes qui ont assisté aux audiences et qui ont participé à ce processus important.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de nos sentiments les plus distingués.

La présidente du comité,

Elizabeth Weir

# Sommaire

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a été chargé d'étudier les divers régimes d'assurance automobile publique au Canada et de déterminer quel modèle d'assurance automobile publique serait le plus approprié pour procurer aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, accessible et abordable, s'il était décidé de passer à un régime public.

Par suite de ses recherches et de ses délibérations, le comité a élaboré un modèle d'assurance automobile publique unique en son genre qui est adapté aux besoins des gens du Nouveau-Brunswick. Le présent rapport décrit les éléments clés du modèle ainsi que les frais de démarrage, les répercussions sur les finances de la province ainsi que les implications légales, commerciales et économiques de l'application du modèle proposé.

Le modèle néo-brunswickois prévoit une assurance automobile sans égard à la responsabilité complète et solide pour tous les gens du Nouveau-Brunswick, moyennant un prix abordable. Tous les conducteurs et conductrices titulaires d'un permis ont accès à l'assurance automobile obligatoire à prix équitable et peuvent augmenter la garantie s'ils le désirent. La police d'assurance de base obligatoire, le Régime de protection contre les préjudices personnels, comprend l'indemnisation entièrement sans égard à la responsabilité, des indemnités et une garantie responsabilité civile de 200 000 $.

Dans le cadre du modèle sans égard à la responsabilité, tous les gens du Nouveau-Brunswick qui sont blessés dans un accident de la circulation auront droit à des mesures de réadaptation et à des soins médicaux complets, à des indemnités de remplacement du revenu et à d'autres prestations corrélatives à la gravité de leurs blessures. L'indemnisation pour souffrances et douleurs est supprimée. La responsabilité est déterminée pour chaque accident de la circulation, et les conductrices et conducteurs déclarés responsables d'un accident paient des primes plus élevées.

L'assurance facultative pour les dommages au véhicule (collision, vol et accident sans collision ni versement) sera semblable à ce qui se vend actuellement ; les consommateurs et consommatrices peuvent choisir de souscrire une assurance facultative, y compris le genre de garantie et le niveau de franchise pour leur véhicule. Afin de réduire les primes et de procurer un accès universel à l'assurance, les consommateurs et consommatrices achèteront l'assurance obligatoire et l'assurance facultative contre les dommages au véhicule auprès de la corporation de la Couronne exclusivement, par l'intermédiaire de courtiers et agents titulaires de licence dans leur collectivité. Les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick pourront à leur guise souscrire auprès d'une compagnie d'assurance privée ou de la corporation de la Couronne une garantie responsabilité civile supplémentaire et des indemnités de remplacement du revenu plus élevées.

Dans le modèle proposé, l'immatriculation du véhicule et l'assurance obligatoire sont obtenues ensemble auprès de courtiers et agents d'assurance privée titulaires de licence. Les plaques d'immatriculation doivent être retournées en cas de résiliation de police d'assurance automobile.

Les courtiers et agents d'assurance du secteur privé auront un rôle crucial dans le modèle public proposé. Les courtiers et les agents seront les distributeurs exclusifs de l'assurance automobile publique dans la province et ils toucheront une commission de 7 % pour leurs services.

Les tarifs d'assurance seront fondés sur le dossier personnel de conduite de la ou du propriétaire immatriculé du véhicule ainsi que l'usage, la marque et le modèle du véhicule et toute garantie facultative souscrite en sus de la garantie obligatoire. La tarification ne tient pas compte de l'âge, du sexe, de l'état civil, du lieu de résidence, des antécédents de paiement et des déchéances de garantie.

Le modèle proposé prévoit des rabais pour les conducteurs et conductrices ayant un bon dossier de conduite — 4 % pour chaque année de conduite sécuritaire, jusqu'à concurrence de 40 % du prix de

l'assurance — et des pénalités à forte progressivité pour les conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés. Les répercussions financières des accidents et des infractions liées à la conduite sont bien connues, prévisibles et rationnelles. Dans le modèle néo-brunswickois, les conséquences sur les primes d'un accident avec responsabilité visent la conductrice ou le conducteur déclaré responsable et non le véhicule.

Il est prévu que, en application du modèle néo-brunswickois, la prime moyenne sera de 993 $; la prime moyenne actuelle est de 1 212 $. Dans le modèle proposé, la prime moyenne estimative des conducteurs et conductrices ayant à leur actif 10 années de conduite sécuritaire se chiffre à 834 $. Des conducteurs et conductrices paieront davantage et d'autres paieront moins que la moyenne, selon leur dossier de conduite personnel, le modèle et l'usage du véhicule et le niveau de garantie. Les conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés paieront beaucoup plus, et des pénalités sévères s'appliqueront aux infractions criminelles relatives à la conduite. Tous les tarifs seront soumis à l'approbation de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick.

La corporation de la Couronne proposée sera une entité publique sans but lucratif qui fonctionnera sans lien de dépendance avec le gouvernement provincial. La loi constitutive établira le régime d'assurance et définira les caractéristiques et les prestations. Elle établira clairement que la viabilité financière de la corporation de la Couronne est la responsabilité des cotisants et cotisantes à l'assurance automobile et non celle des contribuables. La corporation de la Couronne paiera la taxe sur les primes, la contribution pour les soins de santé et la TVH.

Selon les estimations, la corporation de la Couronne emploiera jusqu'à 800 personnes à son siège social et dans ses cinq centres d'indemnisation régionaux. La corporation de la Couronne cherchera à recruter, autant que possible, des professionnels de l'assurance expérimentés et accrédités qui font actuellement partie de l'industrie de l'assurance au Nouveau-Brunswick.

Les coûts du modèle néo-brunswickois sont expliqués en détail dans le présent rapport, y compris les frais de démarrage, les coûts en capital et les frais de la période de préfonctionnement. Le financement de l'ensemble des frais de démarrage, des coûts en capital et des frais de la période de préfonctionnement, qui se chiffrent à 82 millions de dollars, sera avancé à la corporation de la Couronne par le gouvernement provincial au début de la première année. Le prêt sera intégralement remboursé avec les intérêts, au début de la deuxième année, lorsque les primes souscrites passeront des compagnies d'assurance privée à la Société d'assurance publique.

Afin de garantir la transparence et la reddition de comptes, la corporation de la Couronne comparaîtra devant le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick et distribuera des états financiers vérifiés et un rapport d'activité à l'occasion d'une assemblée générale publique qui se tiendra chaque année.

Le comité spécial a mené une évaluation préliminaire des implications commerciales de la constitution de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick, à la lumière des obligations du Canada au titre, d'une part, de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et, d'autre part, de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Le comité a constaté que, même si l'ALÉNA et l'AGCS n'empêchent pas, à strictement parler, le Nouveau-Brunswick d'établir et de maintenir un régime d'assurance automobile publique, les deux accords contiennent des règles qui s'appliqueraient à la création d'une corporation de la Couronne et aux activités de celle-ci. Le comité est convaincu que le modèle pourrait être appliqué dans le respect des obligations du Canada en matière de commerce international et il recommande que le gouvernement du Nouveau-Brunswick collabore étroitement avec les responsables fédéraux, s'il décide d'aller de l'avant.

Il est prévu que les retombées nettes de l'application du modèle proposé d'assurance automobile publique seront positives pour l'économie de la province. Le déplacement initial de 1 134 personnes qui travaillent dans l'industrie de l'assurance privée du Nouveau-Brunswick sera compensé en partie par 800 nouveaux emplois dans l'assurance automobile à la corporation de la Couronne. Au chapitre de l'emploi dans la province, des augmentations nettes de 1 024 années-personnes la première année et de 275 années-personnes la deuxième sont prévues. Les augmentations prévues pour l'économie de la province pendant la première année (période de préfonctionnement) sont principalement liées au recrutement mené par la corporation de la Couronne et à l'accroissement des dépenses en capital pendant la construction du siège social et des centres d'indemnisation régionaux. Les augmentations prévues pour la deuxième année (période de fonctionnement) découleront des dépenses accrues dans la province, suscitées par la réduction estimative de 103 millions de dollars des primes d'assurance automobile.

L'application du modèle proposé occasionnera une modeste augmentation des recettes provinciales, évaluée à 3,5 millions de dollars par année. Dans le modèle proposé, la province continuera de percevoir la taxe de 3 % sur les primes, la contribution pour les services de santé et la part provinciale de la TVH.

Selon les expériences vécues ailleurs, l'application du modèle néo-brunswickois ne devrait pas avoir de répercussions importantes chez les physiothérapeutes, les médecins et les personnes travaillant dans l'industrie de la réparation d'automobiles. Toutefois, l'application d'un modèle sans égard à la responsabilité aura des répercussions négatives chez les gens de loi du Nouveau-Brunswick, puisque les personnes blessées dans un accident de la circulation n'intenteront plus d'actions en dommages-intérêts. Dans le modèle proposé, les courtiers et agents continueront à jouer un rôle crucial. L'estimation du coût du modèle prévoit des ressources pour rémunérer les assureurs et les courtiers en considération des frais additionnels liés aux opérations qui seront engagés pendant l'année de transition du système privé au régime d'assurance automobile publique.

Un sommaire des recommandations fait partie du présent rapport.

# Table des matières

Introduction ..... 1

Mandat du Comité spécial de l'assurance automobile publique ..... 1

Méthodologie ..... 2

Aperçu de l'industrie actuelle de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick ..... 2

## Formule néo-brunswickoise

Examens et délibérations ..... 3

Objectifs du modèle ..... 3

Survol du modèle ..... 4

Niveaux d'assurance de base obligatoire ..... 7

Assurance responsabilité civile obligatoire de 200 000 $ ..... 11

Garantie dommages au véhicule facultative ..... 11

Rôle du secteur privé ..... 12

Critères de tarification ..... 12

Primes moyennes ..... 16

Initiatives de sécurité routière ..... 20

Gouvernance ..... 20

Reddition de comptes ..... 20

## Estimation du coût du modèle

Frais de démarrage ..... 21

Frais de la période de préfonctionnement ..... 22

Coûts en capital ..... 22

Financement du projet ..... 22

Projections financières des cinq premières années ..... 23

Implications pour le commerce international ..... 23

Analyse des retombées économiques dans la province ..... 24

Répercussions sur les finances de la province ..... 25

Autres répercussions possibles ..... 26

Implications légales ..... 28

Coopération interprovinciale ..... 28

Questions relatives à la transition ..... 29

Sommaire des recommandations ..... 29

## Annexes

**Annexe A.** — Motion 30 ..... 33

**Annexe B.** — Glossaire ..... 37

**Annexe C.** — Examen des régimes d'assurance automobile publique au Canada ..... 41

**Annexe D.** — Assurance sans égard à la responsabilité au Canada ..... 43

**Annexe E.** — Liste des intervenants et des mémoires reçus ..... 45

**Annexe F.** — Sommaire des consultations publiques ..... 49

**Annexe G.** — Liste des exposés à huis clos ..... 55

**Annexe H.** — Sociétés d'assurance automobile publique : initiatives de sécurité routière ..... 57

**Annexe I.** — Sociétés d'assurance automobile publique : prévention de la criminalité ..... 61

**Annexe J.** — Sociétés d'assurance automobile publique : autres véhicules ..... 65

**Annexe K.** — Modèle néo-brunswickois d'assurance publique : Plan d'entreprise ..... 69

**Annexe L.** — Modèle néo-brunswickois d'assurance publique : exemples de tarifs ..... 95

**Annexe M.** — Lettre d'intention de la Société d'assurance publique du Manitoba ..... 101

**Annexe N.** — Retombées économiques du modèle néo-brunswickois d'assurance publique ..... 103

**Annexe O.** — Véhicules immatriculés selon le type de véhicule au Nouveau-Brunswick, 2003 ..... 119

## Figures

**Figure 1.** — Assurance minimum obligatoire : comparaison ..... 9

**Figure 2.** — Barème de rabais pour conduite sécuritaire ..... 13

**Figure 3.** — Primes moyennes estimatives ..... 16

**Figure 4.** — Primes moyennes estimatives selon le nombre d'années de conduite sécuritaire ..... 17

**Figure 5.** — Modèle néo-brunswickois : exemples de tarifs ..... 18

## Tableaux

**Tableau 1.** — Résumé du modèle néo-brunswickois ..... 6

**Tableau 2.** — Nombre de conducteurs et conductrices au Nouveau-Brunswick, selon le type de permis et le groupe d'âge, 2002-2003 ..... 14

**Tableau 3.** — Changements de position sur le barème de rabais pour conduite sécuritaire : trois exemples ..... 15

**Tableau 4.** — Résumé du coût du projet ..... 21

**Tableau 5.** — Projections financières des cinq premières années ..... 23

# Introduction

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a été constitué sur résolution de la Chambre le 5 août 2003. Le comité est chargé de recommander un régime d'assurance automobile publique équitable, abordable et accessible pour tous les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick.

Le comité a tenu sa première réunion à la Chambre du Conseil législatif le 7 août 2003. Sur la motion de M. Claude Williams, M^me^ Elizabeth Weir a été élue à la présidence du comité, et, sur la motion de M. John Betts, M. Wally Stiles a été élu vice-président du comité. Les membres du comité sont les suivants : M^me^ Elizabeth Weir (présidente), M. Wally Stiles (vice-président), M. Cy (Richard) LeBlanc, M. Milton Sherwood, M. Kirk MacDonald, M. Claude Williams, M. John Betts, M. Michael Malley, M. T.J. Burke, M. Roland Haché, M. Rick Doucet et M. Bernard Richard. La liste des membres du comité spécial a été modifiée par la substitution, au nom de M. Bernard Richard, de celui de M. Kelly Lamrock.

# Mandat du Comité spécial de l'assurance automobile publique

Le comité a pour mission d'étudier les divers régimes d'assurance automobile publique au Canada et de déterminer quel modèle d'assurance automobile publique serait le plus approprié pour procurer aux gens du Nouveau-Brunswick une assurance automobile équitable, accessible et abordable, s'il était décidé de passer à un régime public.

Le comité est chargé de formuler des recommandations sur les éléments clés du modèle proposé d'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick, comme les suivants :

- le type de régime : responsabilité civile, entièrement ou partiellement sans égard à la responsabilité, au choix ou hybride;
- les types de garanties et de prestations à offrir;
- un système convenable d'évaluation des risques pour l'établissement des primes;
- la méthode de vente et de distribution de l'assurance (secteur privé ou gouvernement);
- les types d'assureurs autorisés dans un modèle public (secteur privé ou gouvernement);
- les frais de démarrage pour l'établissement du modèle proposé, ainsi que les frais fixes et récurrents;
- les répercussions sur les finances de la province.

Il a été demandé au comité de faire rapport sur les implications légales, commerciales et économiques de la mise en oeuvre du modèle proposé. Le rapport du comité traite aussi de la question de la coopération interprovinciale et d'une approche régionale pour l'assurance automobile publique.

Le texte de la motion constituant le Comité spécial de l'assurance automobile publique et exposant son mandat figure à l'annexe A.

# Méthodologie

Un document de travail a été publié pour fournir de l'information sur les questions clés liées à l'assurance automobile publique. Le document décrit les régimes actuels d'assurance automobile publique du Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Il inclut une explication de l'actuel système privé d'assurance automobile du Nouveau-Brunswick.

Le comité a tenu en octobre et en novembre 2003, un peu partout au Nouveau-Brunswick, des audiences publiques et des séances d'information ouvertes. Le comité a également reçu les observations de membres du public dans des mémoires, par courrier électronique et par téléphone. Un sommaire de l'apport reçu pendant les consultations publiques figure à l'annexe F. En outre, le comité a tenu des séances d'information technique à huis clos avec des cadres des quatre sociétés actuelles d'assurance automobile publique ainsi qu'avec de hauts responsables des ministères provinciaux concernés.

Le comité a retenu les services professionnels d'experts-conseils en assurance, en affaires, en conjoncture et en politique commerciale pour obtenir des conseils objectifs et spécialisés. Le plan d'entreprise constitue l'annexe K; les exemples de tarifs, l'annexe L; l'évaluation des retombées économiques, l'annexe N.

# Aperçu de l'industrie actuelle de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick

À l'heure actuelle au Nouveau-Brunswick, notre système d'assurance automobile privée s'appuie sur une approche axée sur la responsabilité civile ou la faute pour résoudre les demandes de règlement et indemniser les victimes d'accidents d'automobile. Les consommateurs et consommatrices au Nouveau-Brunswick souscrivent en général leur assurance automobile auprès d'une compagnie d'assurance par l'intermédiaire d'un agent ou courtier d'assurance titulaire de licence. Selon des interventions de courtiers et de compagnies d'assurance, l'assurance automobile représente en moyenne 60 % de l'industrie globale de l'assurance multirisque au Nouveau-Brunswick.

Selon le Bureau d'Assurance du Canada, en 2002, l'industrie de l'assurance multirisque du Nouveau-Brunswick procurait un emploi direct à environ 2 400 personnes. Compte tenu de la moyenne de 60 %, des emplois équivalents à environ 1 440 années-personnes sont directement liés à la vente d'assurance automobile. La Direction des assurances du ministère de la Justice du Nouveau-Brunswick signale que la province compte 330 agents et 291 experts en sinistres titulaires de licence. L'Association des courtiers d'assurances du Nouveau-Brunswick compte 172 firmes de courtage membres, qui emploient environ 939 personnes dans 62 collectivités.

Les courtiers indépendants offrent en général une gamme de produits d'assurance multirisque, y compris l'assurance automobile, d'un certain nombre de compagnies diverses, et ils reçoivent une commission sur la valeur de la police vendue. En moyenne, les commissions des courtiers du sur l'assurance automobile sont réparties comme suit : 12,5 % des polices du marché ordinaire, 10 % des polices de l'Association des assureurs et 9 % des polices vendues aux conducteurs et conductrices de moins de 25 ans[1].

Dans son rapport annuel de 2002-2003 sur les assurances, le ministère de la Justice signale que 80 compagnies d'assurance distinctes s'occupaient d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick en 2002. Les primes souscrites pour l'assurance automobile en 2002 se chiffraient en tout à 491 205 000 $, ce qui constitue une augmentation de 84 millions de dollars, ou 20 %, par rapport à 407 167 000 $ en 2001. Selon *Canadian Underwriter*, 46 compagnies d'assurance ont souscrit pour 482 millions de

[1] Source : Association des courtiers d'assurance du Nouveau-Brunswick

dollars en primes directes au Nouveau-Brunswick en 2002. Le marché de l'assurance automobile dans la province n'est pas domine par une seule compagnie. Parmi les 10 premieres compagnies, d'apres la valeur totaledes primes souscrites, les parts du marché variaient de 11 % à 4 % en 2002. Les assureurs qui consentent des polices d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick comprennent des filiales canadiennes de grandes compagnies dont les sièges sociaux sont aux États-Unis et en Europe. Un certain nombre de compagnies d'assurance et d'assurance mutuelle canadiennes et néo-brunswickoises jouent un rôle important dans le système actuel d'assurance automobile.

# Formule néo-brunswickoise

Le comité spécial a reçu des exposés détaillés de cadres supérieurs des quatre sociétés provinciales d'assurance automobile publique actives au Canada. Le comité a évalué les divers régimes, les niveaux d'indemnisation, les mécanismes de tarification, les réseaux de distribution et les frais afin de mettre au point le meilleur modèle de régime d'assurance automobile publique pour le Nouveau-Brunswick, au cas où il serait décidé de passer à un régime public.

## Examens et délibérations

Le comité a le grand avantage de pouvoir tirer profit des nombreuses années d'expérience en matière d'administration de l'assurance automobile publique — sous divers régimes — afin d'élaborer le meilleur modèle pour le Nouveau-Brunswick.

En discutant des éléments et caractéristiques clés d'un modèle néo-brunswickois, le comité a examiné de près les caractéristiques suivantes des régimes d'assurance automobile publique au pays :

Les niveaux des primes sont fondés en grande partie sur le dossier de conduite du ou de la propriétaire du véhicule immatriculé ainsi que sur la marque, le modèle et l'usage du véhicule.

Les conséquences d'un accident avec responsabilité sur les primes visent la conductrice ou le conducteur déclaré responsable et non le véhicule.

L'assurance automobile est directement liée à l'immatriculation du véhicule.

Chaque personne est évaluée selon sa propre expérience de conduite et non selon celle de ses pairs.

Les économies réalisées sur les primes découlent de frais d'administration moindres et du mandat sans but lucratif de l'unique fournisseur, soit une corporation de la Couronne.

L'établissement de régimes d'assurance automobile sans égard à la responsabilité en Saskatchewan et au Manitoba au début des années 1990 a permis de réaliser la priorité absolue qui était de procurer aux personnes blessées dans un accident de la circulation un meilleur accès à des indemnités de soins médicaux, de réadaptation et de remplacement du revenu, tout en stabilisant les tarifs.

Le résultat des délibérations est une formule néo-brunswickoise qui reprend des aspects clés du modèle manitobain mais avec des modifications et des caractéristiques uniques afin de mieux répondre aux besoins des gens du Nouveau-Brunswick.

## Objectifs du modèle

Sur le fondement des questions soulevées pendant les séances de consultation publique, des avis reçus et des recherches menées, le comité estime que le modèle néo-brunswickois doit atteindre les objectifs clés suivants :

**Abordabilité.** Le modèle doit offrir une garantie complète et solide à tous les gens du Nouveau-Brunswick, moyennant un prix abordable.

**Accessibilité.** Le modèle doit donner accès à une assurance automobile de base à prix équitable, et ce, à tous les gens du Nouveau-Brunswick, peu importe leur âge, leur sexe ou leur lieu de résidence.

**Équité.** Le modèle doit prévoir que tous les gens du Nouveau-Brunswick sont évalués selon leur dossier de conduite et que les conséquences sur les primes qu'ont les infractions relatives à la conduite et les accidents avec responsabilité sont connues, prévisibles et rationnelles.

Il faut que tous les gens du Nouveau-Brunswick qui sont blessés dans des accidents de la circulation reçoivent le soutien financier, les soins médicaux et les traitements de réadaptation nécessaires pour se rétablir et retourner à la vie active.

**Stabilité.** Le modèle doit offrir une garantie complète et solide à tous les gens du Nouveau-Brunswick, à un prix abordable maintenant et dans l'avenir.

**Souplesse.** Il faut que les gens du Nouveau-Brunswick puissent bonifier leur assurance automobile de base en choisissant parmi une variété de produits et de fournisseurs pour répondre à leurs besoins particuliers en matière d'assurance.

**Excellent service à la clientèle.** Le modèle doit faire en sorte que la clientèle ait en tout temps accès aux services afférents à l'assurance automobile.

## Survol du modèle

Le modèle néo-brunswickois (v. tableau 1) est un régime d'assurance automobile publique sans égard à la responsabilité. Dans le cadre du modèle sans égard à la responsabilité, tous les gens du Nouveau-Brunswick qui sont blessés dans un accident de la circulation auront droit à des mesures de réadaptation et à des soins médicaux complets, à des indemnités de remplacement du revenu et à d'autres prestations corrélatives à la gravité de leurs blessures.

L'indemnisation pour souffrances et douleurs est supprimée dans le nouveau modèle. Les personnes ne peuvent plus intenter de poursuites pour obtenir des indemnités.

**La responsabilité est déterminée pour chaque accident de la circulation. Les conductrices et conducteurs déclarés responsables d'un accident paient des primes plus élevées.**

Dans le cadre du modèle néo-brunswickois, les personnes blessées sont indemnisées dans les cas suivants :

- perte du revenu;
- frais médicaux non couverts normalement par les services de santé du Nouveau-Brunswick, tels que les traitements de physiothérapie et de chiropratique, les médicaments et les prothèses;
- frais de réadaptation pour aider les personnes blessées à revenir à un état le plus proche possible de celui précédant l'accident (physiothérapie, ergothérapie et recyclage professionnel, notamment);
- indemnités de soins à domicile pour rémunérer des aides qui fournissent ce qui suit aux personnes blessées : soins personnels, entretien ménager, magasinage et services essentiels du genre, indemnités qui peuvent être versées pendant la vie entière de la personne blessée;

- prestations en cas de décès, indemnités de funérailles et aide psychologique aux personnes en deuil pour les conjoints, les conjoints de fait et les personnes à charge;

- indemnités spéciales comprenant l'indemnisation d'une personne dont l'occupation principale au moment de l'accident était de s'occuper d'autres personnes sans être rémunérée, qui travaillait à temps plein pour s'occuper d'une personne de moins de 16 ans ou non apte au travail ou qui travaillait dans une entreprise familiale sans être rémunérée, indemnités qui couvrent le recrutement d'une personne afin d'exécuter le travail que la personne blessée ne peut plus accomplir et qui comprend des frais de déplacement à des fins médicales;

- indemnisation des élèves pour chaque trimestre qu'ils ne peuvent achever en raison d'une blessure subie dans un accident;

- indemnité de déficience permanente, somme forfaitaire versée à une personne blessée (en plus des prestations viagères décrites ci-dessus) qui a subi une diminution physique permanente des suites d'un accident, telle que la tétraplégie.

Dans le modèle proposé, l'immatriculation du véhicule et l'assurance obligatoire sont obtenues ensemble auprès de courtiers et d'agents d'assurance privés titulaires de licence au Nouveau-Brunswick. En application du modèle de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick (ci-après dénommé « SAPNB »), les plaques d'immatriculation doivent être retournées en cas de résiliation d'assurance.

| Tableau 1. — Résumé du modèle néo-brunswickois | |
|---|---|
| **Distribution de l'assurance automobile** | Permis de conduire délivré par le truchement de Services Nouveau-Brunswick.<br>Immatriculation et assurance des véhicules fournies par le truchement des courtiers et agents d'assurance titulaires de licence. |
| **Immatriculation des véhicules et police d'assurance** | Certificats d'immatriculation et d'assurance servent de preuve d'immatriculation. Assurance obligatoire et garanties facultatives vendues par la Société d'assurance publique.<br>Police distincte pour une garantie facultative souscrite auprès d'un assureur privé. |
| **Primes de conduite** | Primes de pénalité perçues directement des conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés. |
| **Assurance obligatoire pour les véhicules** | Indemnisation des dommages corporels entièrement sans égard à la responsabilité, un peu comme au Québec, au Manitoba et en Saskatchewan. Les victimes ne peuvent intenter de poursuites.<br>Assurance responsabilité civile de 200 000 $ applicable, d'une part, aux dommages matériels au Nouveau-Brunswick et, d'autre part, aux dommages matériels et corporels à l'extérieur du Nouveau-Brunswick. |
| **Garanties facultatives pour les véhicules** | Indemnités de remplacement du revenu supérieures.<br>Garanties supplémentaires d'assurance responsabilité civile.<br>Assurance dommages au véhicule, y compris collision, vol, accidents sans collision ni versement, etc. |
| **Garanties vendues par la Société d'assurance publique** | Assurance obligatoire pour le véhicule.<br>Indemnisation supplémentaire en cas de dommage corporel, indemnités de remplacement du revenu supérieures.<br>Assurance responsabilité civile supplémentaire.<br>Assurance dommages au véhicule, y compris collision, vol, accidents sans collision ni versement. |
| **Garanties vendues par les assureurs privés** | Indemnisation supplémentaire en cas de dommage corporel, indemnités de remplacement du revenu supérieures.<br>Assurance responsabilité civile supplémentaire. |
| **Critères d'évaluation des risques pour les primes** | Dossier de conduite (années d'expérience, accidents avec responsabilité, infractions relatives à la conduite).<br>Usage du véhicule.<br>Marque et modèle du véhicule.<br>Garanties facultatives souscrites.<br>Tarifs de l'assurance obligatoire et des garanties facultatives approuvés par la Commission des entreprises de service public. |
| **Critères interdits d'évaluation des risques pour les primes** | Âge, sexe ou état civil.<br>Territoire.<br>Antécédents de paiement des primes. |
| **Prime moyenne** | Les primes moyennes passeront de 1 212 $[1], tarif du marché actuel, à 993 $. Les primes moyennes des conducteurs et conductrices ayant à leur actif 10 ans ou plus de conduite sécuritaire seront de 834 $. Ceux et celles qui présentent des risques aggravés paieront des primes plus élevées. |

[1] KPMG LLP, *Impact of Proposed Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick*, 28 juillet 2003.

L'assurance obligatoire comprendra une assurance sans égard à la responsabilité, aussi appelée Régime de protection contre les préjudices personnels, et une assurance responsabilité civile de 200 000 $ comme protection contre les dommages aux biens des tiers du Nouveau-Brunswick qui sont victimes malgré eux d'un accident.

L'assurance facultative pour les dommages au véhicule (collision, vol et accident sans collision ni versement) sera semblable à ce qui se vend actuellement ; les consommateurs et consommatrices choisiront ou non une assurance facultative, y compris le genre de garantie et le niveau de franchise pour leur véhicule.

Afin de réduire les primes et de procurer un accès universel à l'assurance, les consommateurs et consommatrices achèteront l'assurance obligatoire et l'assurance facultative contre les dommages au véhicule auprès de la SAPNB exclusivement, par l'intermédiaire des courtiers et agents titulaires de licence dans leur collectivité. Les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick pourront à leur guise souscrire auprès d'une compagnie d'assurance privée ou de la SAPNB une garantie responsabilité civile supplémentaire (en plus des 200 000 $ obligatoires) et des indemnités de remplacement du revenu plus élevées.

Les permis de conduire seront traités par l'intermédiaire de Services Nouveau-Brunswick, comme ils le sont actuellement. Dans le modèle proposé, les droits de permis de conduire demeurent inchangés.

Les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick ayant un bon dossier de conduite recevront des rabais d'assurance.

Les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick dont le mauvais dossier de conduite les place dans la zone de pénalisation devront aussi payer une prime de pénalité, qu'ils soient propriétaires d'un véhicule ou non. Le montant dépendra de leur position relative dans la zone de rabais pour conduite sécuritaire (v. la figure 2).

Les tarifs d'assurance au Nouveau-Brunswick seront basés sur le dossier de conduite, l'usage, la marque et le modèle du véhicule et la garantie facultative souscrite. L'âge, le sexe et l'état civil sont des critères de tarification interdits.

Aux fins de l'établissement du nouveau régime, le comité opte pour un seul territoire de tarification englobant l'ensemble de la province : les tarifs ne varieront pas en fonction du lieu de résidence. Le comité recommande que l'expérience de la SAPNB en matière de sinistres soit examinée après cinq années pour déterminer s'il convient de maintenir un seul territoire.

## Niveaux d'assurance de base obligatoire

Toute personne du Nouveau-Brunswick qui est blessée dans un accident de la circulation dans la province ou ailleurs aura un accès égal aux prestations sans égard à la responsabilité au titre du Régime de protection contre les préjudices personnels de la SAPNB.

**Cependant, la responsabilité sera établie pour tout accident de la circulation, et les données seront entrées dans le système, au dossier de conduite de la personne déclarée responsable de l'accident**. Le dossier de conduite personnel est le premier critère de tarification dans le modèle néo-brunswickois.

L'assurance de base ou assurance obligatoire consiste en le généreux Régime de protection contre les préjudices personnels ainsi qu'en une garantie responsabilité civile de 200 000 $ pour protéger les biens des tiers du Nouveau-Brunswick.

Le **Régime de protection contre les préjudices personnels** comporte ce qui suit :

- des indemnités élevées pour les soins de santé et la réadaptation, jusqu'à concurrence de 5 millions de dollars pour chaque personne du Nouveau-Brunswick qui est blessée dans un accident de la circulation ;
- une indemnité de remplacement du revenu à hauteur de 90 % des premiers 55 000 $ du revenu net gagné, indexée et payable jusqu'à 70 ans, si nécessaire ;
- des prestations élevées en cas de décès ; une indemnité de déficience en cas de blessures graves et permanentes — à titre d'exemple, une indemnité de 150 000 $ à 200 000 $ pour une blessure médullaire (tétraplégie), qui s'ajoute aux prestations permanentes pour les soins médicaux et la réadaptation (v. la figure 1).

**Figure 1.— Assurance minimum obligatoire pour les voitures particulières : comparaison entre le système néo-brunswickois actuel et le modèle néo-brunswickois**

| | Nouveau-Brunswick actuellement | Modèle néo-brunswickois |
|---|---|---|
| **Assurance responsabilité civile minimum obligatoire** | Une somme de 200 000 $ est accessible pour tout accident; si toutefois les coûts d'indemnisation des dommages corporels et matériels atteignent ce montant, un plafond de 20 000 $ s'applique à l'indemnisation des dommages matériels. | Une somme de 200 000 $ est accessible pour tout accident; si toutefois les coûts d'indemnisation des dommages corporels et matériels atteignent ce montant, un plafond de 20 000 $ s'applique à l'indemnisation des dommages matériels. |
| **Indemnités pour les frais médicaux** | 50 000 $ par personne, y compris les frais de readaptation mais à part les frais payables au titre de régimes d'assurance médicale, pendant quatre ans au plus. | Maximum de 5 millions de dollars par personne, pendant une période illimitée, y compris la readaptation. |
| **Indemnités pour les frais funéraires** | 2 500 $ | 6 545 $ |
| **Indemnités de remplacement du revenu en cas d'invalidité** | 104 semaines en cas d'invalidité partielle; à titre viager en cas d'invalidité totale; maximum de 250 $ par semaine; délai de carence de sept jours; personne non rémunérée qui s'occupe des tâches ménagères, 100 $ par semaine, pendant 52 semaines au plus. | 90 % du revenu gagné net; revenu net maximum de 55 000 $ par année; délai de carence de sept jours; indexées.<br>Indemnités de déficience allant jusqu'à 200 000 $. |
| **Prestations de décès** | Décès dans les deux ans; chef de ménage, 50 000 $ plus 1 000 $ pour chaque personne à charge, sauf la première; conjoint, 25 000 $; enfant à charge, 5 000 $. | Décès n'importe quand; calculées en fonction de la rémunération et de l'âge; minimum de 48 034 $; maximum de 320 000 $ plus 22 815 $ à 42 030 $ pour les personnes à charge, selon l'âge. |
| **Droit d'intenter des poursuites en indemnisation des souffrances et douleurs?** | Oui. Maximum de 2 500 $ recouvrable en dommages-intérêts pour les pertes non pécuniaires en cas de blessures mineures. | Non. |
| **Droit d'intenter des poursuites en indemnisation des pertes pécuniaires en sus des indemnités d'assurance sans égard à la responsabilité?** | Oui. | Non. |
| **Administration** | Assureurs privés. | Corporation de la Couronne (SAPNB). (La SAPNB et les assureurs privés se font concurrence pour vendre des garanties supplémentaires.) |

La figure 1 compare les niveaux minimaux d'assurance obligatoire dans l'actuel système néo-brunswickois fondé sur la responsabilité civile et les niveaux proposés au titre du modèle néo-brunswickois sans égard à la responsabilité.

En application du modèle néo-brunswickois, les personnes blessées dans un accident de la circulation, peu importe qui est responsable, sont admissibles à une indemnisation supérieure en ce qui a trait au remplacement du revenu, au décès, aux soins de santé et à la réadaptation, selon la gravité de leurs blessures et leur niveau de revenu personnel. La responsabilité n'est pas un critère pour déterminer le montant de l'indemnisation.

Dans l'actuel système néo-brunswickois fondé sur la responsabilité civile, les personnes blessées dans un accident de la circulation, peu importe qui est responsable, sont admissibles aux niveaux d'indemnisation inférieurs énumérés dans la figure 1, au titre de leurs indemnités d'accident, ou garanties du chapitre B. Seules les personnes qui sont blessées dans un accident d'automobile et dont la non-responsabilité est établie peuvent intenter, contre la conductrice ou le conducteur déclaré responsable, des poursuites en indemnisation de leurs pertes pécuniaires et de leurs souffrances et douleurs (jusqu'à concurrence de 2 500 $ pour les blessures mineures).

Les indemnités du Régime de protection contre les préjudices personnels, régime de base obligatoire de la SAPNB, seront établies par voie législative et indexées au coût de la vie. Une description des indemnités sans égard à la responsabilité, ou du Régime de protection contre les préjudices personnels, se trouve plus bas.

Au titre du régime proposé d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, la priorité consiste à fournir un soutien aux gens du Nouveau-Brunswick blessés dans des accidents de la circulation, afin de permettre au rétablissement et à la réadaptation de se dérouler dans des délais appropriés. Les particuliers n'auront plus le droit d'intenter des actions en dommages-intérêts compensatoires, ni en dommages-intérêts généraux comme ceux revendiqués pour souffrances et douleurs.

L'accès immédiat à un traitement médical est la priorité numéro un. La personne blessée dans un accident de la circulation élabore un plan de traitement en collaboration avec les conseillers médicaux de son choix et le soumet à la corporation de la Couronne. La Société d'assurance publique couvre les frais des interventions médicales, des mesures de réadaptation, des services et des appareils médicaux nécessaires admissibles, qui sont énumérés dans le plan de traitement individualisé. Les frais occasionnés au système public de soins de santé sont pris en charge par la corporation de la Couronne au moyen de la contribution pour les services de santé; ces frais sont actuellement imputés aux compagnies privées d'assurance et répartis parmi l'ensemble des conductrices et conducteurs assurés.

Au titre du régime d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, l'indemnisation des préjudices personnels sera divisée en quatre catégories clés :

1) les services médicaux et de réadaptation, qui constitueront 46 % des prestations globales versées en cas de préjudice personnel;

2) les indemnités de remplacement du revenu, qui en constitueront 41 %;

3) les indemnités de déficience permanente, qui en constitueront 8 %;

4) les prestations en cas de décès, qui en constitueront 5 %.

Les indemnités de remplacement du revenu sont versées pendant la période où la personne blessée est incapable de reprendre ses activités normales; des indemnités additionnelles pour les soins à domicile et les services de garderie sont disponibles au besoin. En général, l'assurance de base donne à une

personne blessée droit à 90 % du revenu net jusqu'à un maximum préétabli, par exemple 55 000 $ par année[2], pendant la période où elle est incapable de vaquer à ses occupations. Une garantie supplémentaire de remplacement du revenu pour les gens du Nouveau-Brunswick ayant des revenus plus élevés peut être souscrite auprès d'assureurs privés ou de la SAPNB par l'intermédiaire de courtiers ou agents titulaires de licence.

Les gens du Nouveau-Brunswick qui subissent la perte permanente de l'usage d'un membre dans un accident d'automobile auront droit à une indemnisation financière pour cette perte. Les taux d'indemnisation seront préétablis par voie législative.

Les prestations de décès seront versées aux membres admissibles de la famille selon leurs liens à la personne décédée et la contribution de la personne décédée aux revenus de la famille. Les taux des prestations de décès au titre du régime de la SAPNB seront plus élevés que ceux en vigueur dans le système actuel (v. l'annexe D pour un aperçu des taux d'indemnisation obligatoires sans égard à la responsabilité au Canada).

## Assurance responsabilité civile obligatoire de 200 000 $

L'assurance responsabilité civile obligatoire de 200 000 $ offre aux gens du Nouveau-Brunswick une protection en cas d'accident causant des dommages matériels à quelque chose d'autre qu'une automobile, comme une maison, un feu de circulation ou un autre bien dans la province. L'assurance obligatoire protégera aussi contre les recours en responsabilité civile les gens du Nouveau-Brunswick déclarés responsables d'accidents de la circulation à l'extérieur de la province.

## Garantie dommages au véhicule facultative

Dans le modèle néo-brunswickois, la garantie dommages au véhicule — accident sans collision ni versement, collision et tous risques, par exemple — est facultative et est vendue exclusivement par la corporation de la Couronne par l'intermédiaire de courtiers et agents titulaires de licences du Nouveau-Brunswick. Actuellement, environ 25 % des gens du Nouveau-Brunswick choisissent de ne pas souscrire de garantie dommages au véhicule lorsqu'ils souscrivent une assurance automobile[3]. Le comité voulait permettre aux consommatrices et consommateurs néo-brunswickois de continuer à pouvoir faire ce choix dans le régime d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick.

Pour que l'assurance dommages au véhicule soit offerte à prix abordable, la garantie est disponible seulement auprès de la corporation de la Couronne. La SAPNB offrira une gamme de garanties dommages aux véhicules, notamment des franchises plus basses pour les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick.

[2] Selon Statistique Canada, 6,8 % du revenu annuel brut des gens du Nouveau-Brunswick était de 60 000 $ ou plus en 2001, et le revenu annuel brut moyen dans la province était de 34 700 $ la même année. Sources : *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu* et *Tendances du revenu au Canada (1980–2001)*.

[3] *Rapports statistiques sur l'assurance automobile* (livre vert), Bureau d'Assurance du Canada, 2002.

## Rôle du secteur privé

Les courtiers et agents d'assurance titulaires de licence au Nouveau-Brunswick seront les distributeurs exclusifs de l'assurance automobile publique dans la province. La Société d'assurance publique appuiera les courtiers et agents en fournissant une formation sur les programmes et les produits, les documents de communication et de promotion aux points de vente ainsi qu'un soutien téléphonique. Les courtiers et agents néo-brunswickois sont indispensables à la distribution efficace des produits et sont essentiels pour familiariser la clientèle au nouveau régime afin qu'elle fasse les choix qui conviennent à ses besoins en matière d'assurance.

La mise en œuvre d'un nouveau système de tarification et l'adoption d'un nouveau système informatique simplifieront le traitement des opérations relativement à la souscription d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. La SAPNB versera une commission de 7 % aux courtiers et agents d'assurance titulaires de licence. Des ressources seront mises de côté pour rémunérer les assureurs et les courtiers et agents pour le surplus de travail à accomplir pendant l'année de transition.

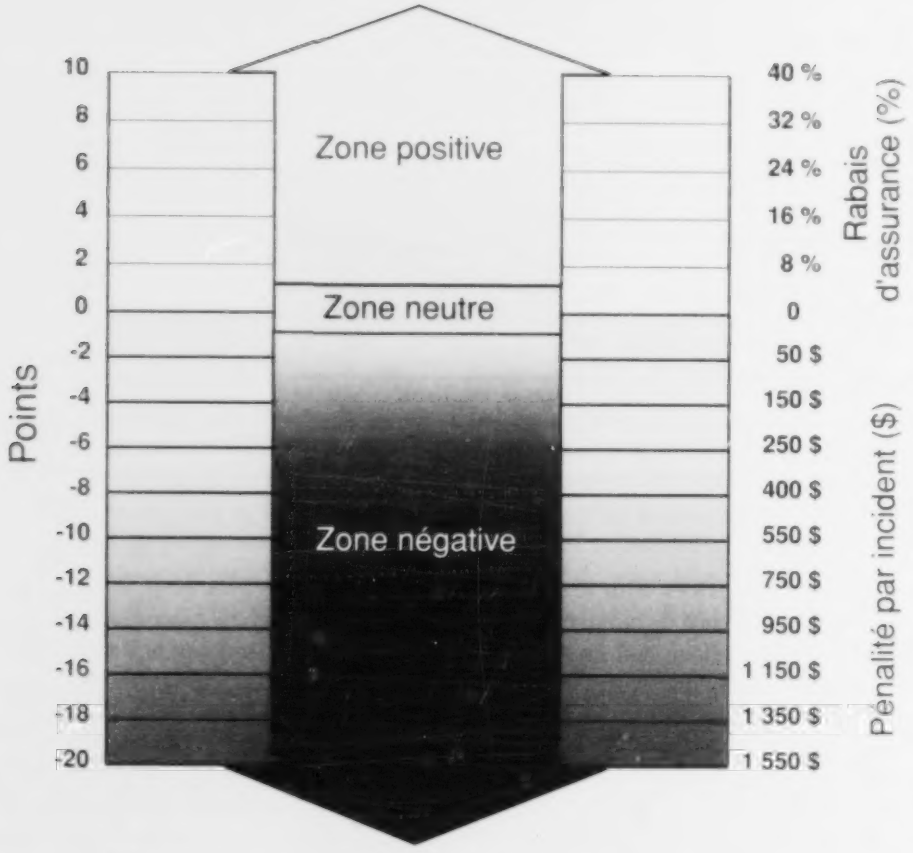
Les assureurs privés seront encouragés à concurrencer la SAPNB pour donner aux consommateurs et consommatrices des choix de garanties complémentaires et de garanties responsabilité civile supplémentaires.

## Critères de tarification

Au titre du régime proposé d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, les tarifs seront fondés sur le dossier personnel de conduite de la ou du propriétaire immatriculé du véhicule ainsi que sur celui des personnes qui conduisent ce véhicule : le bilan de sinistres, l'usage, la marque et le modèle du véhicule ainsi que toute garantie facultative souscrite. L'âge, le sexe, l'état civil et le lieu de résidence ne sont pas des critères choisis pour fixer les primes.

L'immatriculation du véhicule et l'assurance sont liées dans le modèle proposé. Les tarifs d'assurance se fonderont sur la position du ou de la propriétaire sur le barème de rabais pour conduite sécuritaire (v. la figure 2 ci-dessous), l'usage, la marque et le modèle du véhicule ainsi que sur toute garantie facultative souscrite. Les dossiers de conduite des autres membres d'un ménage n'influeront pas sur les tarifs d'assurance du ou de la propriétaire du véhicule.

**Figure 2. — Barème de rabais pour conduite sécuritaire**




Le barème descend plus bas que 20 points d'inaptitude; chaque point d'inaptitude additionnel coûte alors 100 $ de plus.

Les pénalités pour infractions criminelles relatives à la conduite sont plus lourdes.

Les dossiers de conduite personnels influeront grandement sur les tarifs d'assurance des conducteurs et conductrices. La prime de base sera déterminée selon l'usage, la marque et le modèle du véhicule et la garantie facultative souscrite, puis le rabais indiqué pour conduite sécuritaire s'y appliquera.

Un conducteur ou une conductrice novice se situera au départ dans la zone neutre et obtiendra un rabais de 4 % pour chaque année de conduite sans sinistre et sans infraction, pour une période maximale de 10 ans ou jusqu'à concurrence d'un rabais total de 40 %.

**Tableau 2. — Nombre de conducteurs et conductrices au Nouveau-Brunswick, selon le type de permis et le groupe d'âge, 2002-2003**

| Classe de permis | Groupe d'âge | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 16 à 19 | 20 à 24 | 25 à 34 | 35 à 44 | 45 à 54 | 55 à 64 | 65 à 74 | 75+ | Total |
| Utilitaire | 47 | 1 074 | 7 083 | 12 276 | 13 327 | 8 260 | 1 744 | 144 | 43 955 |
| Voiture particulière | 9 644 | 36 333 | 78 486 | 97 456 | 94 340 | 65 778 | 41 151 | 26 309 | 449 497 |
| Gradué | 17 350 | 5 199 | 3 021 | 1 117 | 457 | 188 | 83 | 26 | 27 441 |
| Motocyclette | 1 | 9 | 21 | 29 | 32 | 12 | 6 | 2 | 112 |
| **Total** | **27 042** | **42 615** | **88 611** | **110 878** | **108 156** | **74 238** | **42 984** | **26 481** | **521 005** |

Note : Les permis de 49 550 conducteurs et conductrices portent aussi une mention pour motocyclettes et sont inclus dans les chiffres relatifs aux permis pour véhicules utilitaires ou voitures particulières et aux permis gradués. (Source : ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick, 2003.)

Les conducteurs et conductrices dont le dossier fait état de sinistres avec responsabilité ou d'infractions relatives à la conduite paieront davantage et n'obtiendront pas de rabais pour conduite sécuritaire avant que le dossier négatif soit effacé, soit environ trois ans. Pour qu'ils contribuent au fonds provincial d'assurance, une prime de pénalité sera appliquée aux conductrices et conducteurs détenteurs d'un permis qui n'immatriculent pas de véhicule mais qui accumulent assez de points d'inaptitude.

Les conséquences financières d'un accident avec responsabilité sont moindres pour les conductrices et conducteurs chevronnés ayant un dossier de conduite positif que pour les novices. Afin que les pénalités pour un accident ou une infraction relative à la conduite ne se prolongent pas indéfiniment, celles-ci sont supprimées si rien de négatif n'est porté au dossier de conduite pendant trois années.

Des pénalités plus sévères sont prévues pour les infractions criminelles relatives à la conduite.

Le tableau 3 donne trois exemples d'application du barème après qu'un conducteur ou une conductrice a été impliqué dans un accident de la circulation.

**Tableau 3. — Changements de position sur le barème de rabais pour conduite sécuritaire : trois exemples**

**Exemple 1**

Un conducteur ou une conductrice du Nouveau-Brunswick ayant à son actif 10 ans de conduite sécuritaire a un accident avec responsabilité. Puisque le conducteur ou la conductrice se situe au sommet de la zone positive, il ou elle accumule 3 points d'inaptitude et passe de la position +10 à la position +7 sur le barème. L'année subséquente, au moment de faire immatriculer et assurer son véhicule, il ou elle obtiendra un rabais de 28 % et se rapprochera un peu plus du sommet du barème (rabais de 32 %, de 36 % et de 40 % respectivement) après chaque année subséquente de conduite sécuritaire.

L'accident ne touche pas les primes du conducteur ou de la conductrice non responsable.

**Exemple 2**

Un conducteur ou une conductrice du Nouveau-Brunswick a depuis récemment un mauvais dossier de conduite, après avoir eu deux ans auparavant un accident avec responsabilité. Son dossier antérieur faisait état de deux ans de conduite sécuritaire. Après avoir eu un deuxième accident avec responsabilité moins de trois ans après le premier, il ou elle passe de la position -5 à la position -15 dans la zone négative. Une prime de pénalité de 1 050 $ lui sera appliquée après l'accident. À condition de conduire de façon sécuritaire pendant trois ans de suite, le conducteur ou la conductrice sera admissible à un rabais de conduite sécuritaire au moment de son quatrième renouvellement. Il ou elle devra toutefois payer le tarif de base pendant l'intervalle de trois ans.

L'accident ne touche pas les primes du conducteur ou de la conductrice non responsable.

**Exemple 3**

Un conducteur ou une conductrice ayant à son actif seulement deux ans de conduite sécuritaire a un accident avec responsabilité dans le véhicule familial, qui est immatriculé et assuré au nom de son père ou de sa mère. En application du modèle néo-brunswickois, le conducteur ou la conductrice responsable, et non le propriétaire du véhicule, paie une prime de pénalité. Dans le présent exemple, puisque le conducteur ou la conductrice a conduit de façon sécuritaire pendant deux ans, il ou elle accumule 8 points d'inaptitude, passe de la position +2 à la position -6 et doit payer une prime de pénalité de 250 $ au fonds d'assurance. En outre, le conducteur ou la conductrice devra conduire de façon sécuritaire pendant trois ans de suite pour être de nouveau admissible à un rabais de conduite sécuritaire. S'il ou elle fait immatriculer et assurer un véhicule avant la fin des trois ans, le tarif de base lié à la marque, au modèle et à l'usage du véhicule à assurer lui sera appliqué.

L'accident ne touche pas les primes du conducteur ou de la conductrice non responsable ni celles du ou de la propriétaire du véhicule (le père ou la mère du conducteur ou de la conductrice responsable).

Le comité recommande un barème de conduite sécuritaire prévoyant un rabais de 4 % pour chaque année sans sinistre ni infraction, jusqu'à concurrence de 40 %. Les propriétaires de véhicules ayant un dossier de conduite vierge au bout de 10 années recevraient un rabais de 40 %. Par comparaison, les conducteurs et conductrices novices recevraient un rabais de 4 % après une première année de conduite sécuritaire.

Le comité recommande un barème pour les mauvais dossiers de conduite, qui prévoirait une modeste somme de 25 $ pour chacun des deux premiers niveaux, puis de fortes augmentations des tarifs au fur

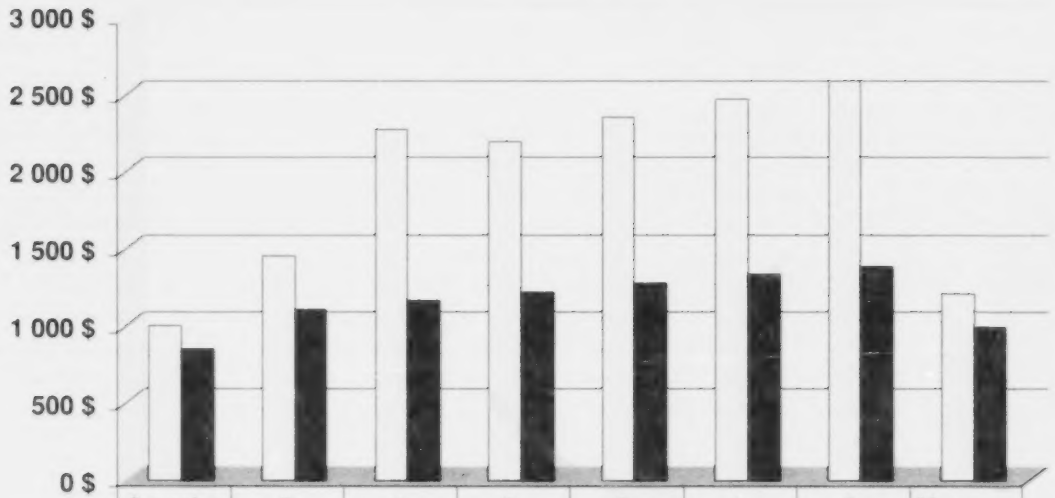
et à mesure que des points d'inaptitude sont accumulés. L'objectif est de percevoir des primes plus élevées auprès des conducteurs et conductrices qui ont de mauvais dossiers de conduite. Le barème exact, y compris les points d'inaptitude pour les infractions relatives à la conduite, doit figurer dans la mesure législative pertinente.

## Primes moyennes

Il est prévu que, au titre du régime d'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick, la prime actuelle du marché de 1 212 $ passera à une prime moyenne de 993 $. La prime moyenne est la prime totale payée par tous les consommateurs et consommatrices pour toutes les garanties souscrites pour leurs véhicules divisée par le nombre total de véhicules. La moyenne est pondérée pour toutes les assurances obligatoires que tout le monde doit souscrire et les garanties facultatives que seulement une partie de la population souscrit. En conséquence, des conducteurs et conductrices paieront davantage que la prime moyenne, et d'autres paieront moins, selon leur dossier de conduite, leurs antécédents en matière de sinistres ainsi que le type et l'usage du véhicule.

À la figure 3, les niveaux moyens des primes par année de conduite sécuritaire dans le système actuel au Nouveau-Brunswick sont comparés à ceux projetés dans le modèle public néo-brunswickois. Pour déterminer le tarif précis que devra payer le ou la propriétaire d'un véhicule, il faudrait un calcul actuariel des tarifs. Le comité estime que ce calcul aurait été prématuré et qu'il dépassait la portée de son mandat à ce stade-ci.

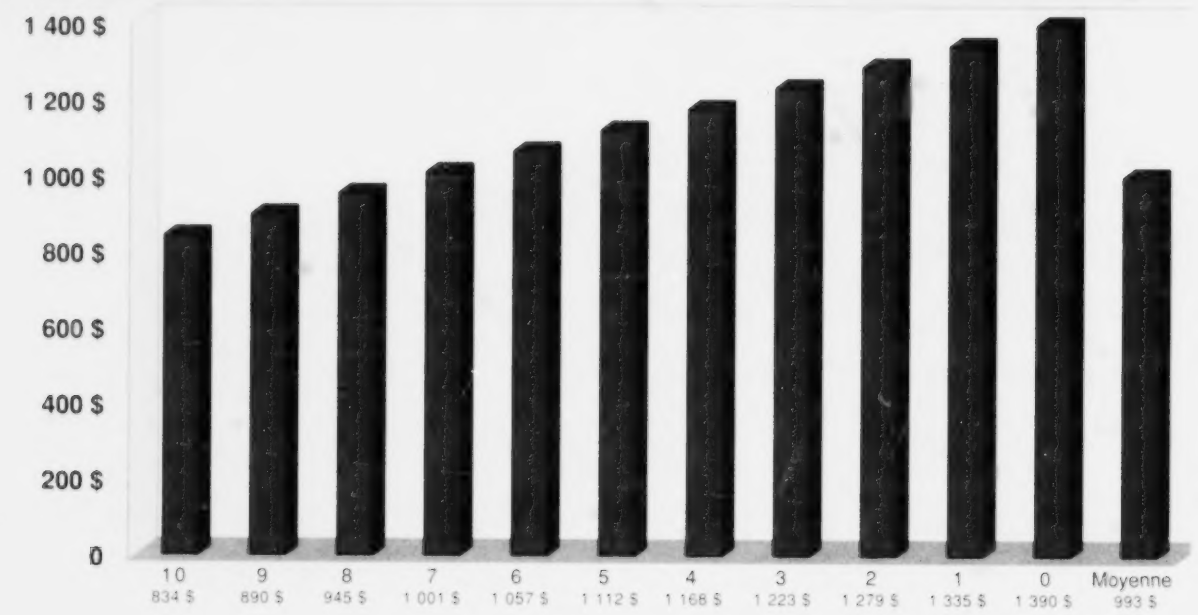
**Figure 3. — Primes moyennes estimatives**




| | 6 ou plus | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | Moyenne |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.-B. avec réforme (plafond de 2 500 $) | 1 006 $ | 1 462 $ | 2 278 $ | 2 203 $ | 2 359 $ | 2 476 $ | 2 598 $ | 1 212 $ |
| Modèle néo-brunswickois | 858 $ | 1 112 $ | 1 168 $ | 1 223 $ | 1 279 $ | 1 335 $ | 1 390 $ | 993 $ |

La prime moyenne de 993 $ englobe tout. Les primes moyennes estimatives tiennent compte du paiement, par la SAPNB, des contributions pour les services de santé de la province, de la taxe sur les primes, des frais de fonctionnement et d'une surprime de 5 % qui sera imposée pendant les quatre premières années de fonctionnement pour payer tous les frais de préfonctionnement et de démarrage et pour créer un fonds de réserve. En conséquence, la prime moyenne pour les conducteurs et conductrices assurant un véhicule au point de départ sera d'environ 1 390 $, tandis que la prime moyenne pour les conducteurs et conductrices ayant à leur actif 10 ans de conduite sécuritaire se chiffrera à 834 $. Plus de 80 % des conductrices et conducteurs néo-brunswickois ont un dossier faisant état de 6 ans ou plus de conduite sécuritaire. La figure 4 indique, pour le modèle néo-brunswickois, les primes moyennes estimatives selon les années de conduite sécuritaire.

**Figure 4. — Primes moyennes estimatives selon le nombre d'années de conduite sécuritaire**




L'estimation suppose que les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick continueront de souscrire des assurances semblables à celles qu'ils achètent actuellement, soit l'assurance obligatoire souvent assortie d'une garantie supplémentaire telle qu'une assurance responsabilité civile plus élevée et des franchises moins élevées.

Afin de donner aux gens du Nouveau-Brunswick une meilleure idée de l'éventail des primes à laquelle ils pourraient s'attendre dans le modèle proposé, un échantillonnage de conducteurs et conductrices hypothétiques et de leurs niveaux de primes estimatives est expliqué dans la figure 5. Les estimations sont fondées sur les meilleurs renseignements disponibles pour donner aux gens du Nouveau-Brunswick une meilleure idée de la gamme des primes pour un échantillonnage de marques et de modèles de véhicules, de l'usage du véhicule, des niveaux de garanties et de l'expérience de conduite. Toutefois, des calculs actuariels sont nécessaires avant de pouvoir déterminer les niveaux de primes réels dans le modèle néo-brunswickois.

## Figure 5. — Modèle néo-brunswickois : exemples de tarifs

| Scénario | Âge et sexe | Expérience au volant | Dossier de conduite | Autres conducteurs et conductrices | Véhicule | Garanties | Endroit | Tarif estimatif |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 45 ans; femme. | Plus de 10 ans de conduite sécuritaire. | | Fille de 16 ans, conductrice novice, vient de terminer des cours de conduite.<br><br>Fils de 18 ans, 2 ans de conduite sécuritaire. | Dodge Caravan 2002 | Responsabilité civile, 2 millions de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 $. | Campbellton | 1 228 $ |
| 2 | 22 ans; homme célibataire. | 5 ans de conduite sécuritaire. | 1 sinistre (bris de pare-brise) l'année dernière. | Aucun. | Toyota Corolla 2001 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | Tracadie | 1 358 $ |
| 3 | 18 ans; femme célibataire (étudiante). | 2 ans de conduite sécuritaire. | | Aucun. | Honda Civic avec hayon 1994 | Responsabilité civile, 200 000 $; aucune garantie dommages au véhicule. | Saint John | 1 007 $ |
| Véhicule 1<br>4 | 60 ans; homme. | 10 ans de conduite sécuritaire; usage : agrément. | | Aucun. | Pontiac Grand Prix 2002 | Responsabilité civile, 2 millions de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 $. | Miramichi | 1 006 $ |
| Véhicule 2 | 57 ans; femme. | 6 ans de conduite sécuritaire; usage : agrément. | 1 sinistre sans collision ni versement, il y a 4 ans. | Aucun. | Pontiac Grand Am 1997 | Responsabilité civile, 2 millions de dollars; aucune garantie dommages au véhicule. | Miramichi | 528 $ |
| 5 | 77 ans; femme. | 10 ans de conduite sécuritaire; usage : agrément. | | Aucun. | Ford Taurus 2000 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | St. Stephen | 812 $ |
| 6 | 30 ans; homme. | 10 ans d'expérience au volant. | Premier accident avec responsabilité il y a 3 ans; deuxième accident avec responsabilité l'an dernier; antérieurement, 7 ans de conduite sécuritaire. | Aucun. | Jeep Cherokee 2001 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | Fredericton | 1 906 $ |

## Figure 5. — Modèle néo-brunswickois : exemples de tarifs

| Scénario | Âge et sexe | Expérience au volant | Dossier de conduite | Autres conducteurs et conductrices | Véhicule | Garanties | Endroit | Tarif estimatif |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Véhicule 1<br>**7** | 29 ans; homme. | 10 ans de conduite sécuritaire. | Premier accident sans responsabilité il y a 3 ans; un sinistre (bris de pare-brise) l'année dernière. | Aucun. | Camionnette Mazda 2004 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | Petit Rocher | 1 150 $ |
| Véhicule 2 | 28 ans; femme. | 7 ans de conduite sécuritaire. | Un accident avec responsabilité il y a 7 ans. | Aucun. | Chevrolet Cavalier 1999 | Responsabilité civile, 1million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | Petit Rocher | 1 242 $ |
| **8** | 54 ans; homme. | 10 ans de conduite sécuritaire. | | Aucun. | Oldsmobile Regency 98 1994 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; aucune garantie dommages au véhicule. | Grand Bay | 678 $ |
| **9** | 47 ans; homme. | 10 ans de conduite sécuritaire. | | Fille de 21 ans; 3 ans de conduite sécuritaire.<br>Fils de 23 ans; un accident avec responsabilité il y a 2 ans et un billet de contravention pour excès de vitesse. | VW Jetta 1996 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | Edmundston | 1 038 $ |
| **10** | 24 ans; femme. | 8 ans de conduite sécuritaire. | Un billet de contravention pour excès de vitesse il y a 3 ans. | Aucun. | Honda Accord 2002 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 $. | Woodstock | 1 360 $ |
| **11** | 42 ans; homme. | 22 ans d'expérience au volant. | Un accident avec responsabilité il y a 3 ans; 1re infraction de conduite avec facultés affaiblies il y a 5 ans; 2e infraction de conduite avec facultés affaiblies il y a 2 ans*. | Aucun. | Chevrolet Impala 1994 | Responsabilité civile, 200 000 $; aucune garantie dommages au véhicule. | Memramcook | 1 094 $ (véhicule)<br>2 550 $ (conducteur)<br>3 644 $ (total) |
| **12** | 39 ans; femme. | 20 ans d'expérience au volant. | Un accident avec responsabilité il y a 3 ans; 2e accident avec responsabilité il y a 12 mois. | Aucun. | Nissan Altima 1997 | Responsabilité civile, 1million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $. | Doaktown | 1 624 $ |

*Ce conducteur serait surcotisé après chaque infraction relative à la conduite ou au *Code criminel*. Selon ce scénario, il ne pourrait immatriculer son véhicule que s'il détient un permis de conduire valide et que son compte d'assurance est en règle.

## Initiatives de sécurité routière

Le principe directeur des régimes d'assurance automobile publique englobe des efforts concertés en vue de réduire les collisions, les blessures, la mortalité et les demandes de règlement. Dans le modèle proposé pour le Nouveau-Brunswick, le budget annuel consacré à la sécurité routière est évalué à 4 millions de dollars.

Les régimes d'assurance automobile publique du Canada comportent de nombreuses initiatives de sécurité routière qu'un régime public du Nouveau-Brunswick pourrait imiter. Le comité recommande que la SAPNB, en partenariat avec des organisations et institutions pertinentes telles que des gouvernements, des organismes d'application de la loi, des organisations de personnes âgées et des écoles, élabore une série d'initiatives de sécurité adaptées aux besoins des conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick.

## Gouvernance

Une loi de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick constituant la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick devra être rédigée et sanctionnée avant que les conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick fassent la transition entre le système privé et le régime public. La loi constituera le régime d'assurance et définira les caractéristiques et les prestations de l'assurance ainsi que le cadre de fonctionnement de la corporation de la Couronne. Cette loi sera examinée de fond en comble à la fin de la cinquième année d'activité.

Une ou un ministre délégué à la Société d'assurance publique, sans droit de regard sur le fonctionnement, sera nommé, et un conseil d'administration sera constitué. Le conseil sera chargé de l'élaboration des politiques de la corporation de la Couronne et supervisera cette dernière.

Même si elle constitue une entité publique, la corporation de la Couronne fonctionnera sans lien de dépendance avec le gouvernement provincial. Une telle relation sera importante afin que la viabilité financière de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick soit la responsabilité des cotisants et cotisantes à l'assurance automobile et non celle des contribuables. Comme c'est le cas pour la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail, le passif et l'actif de la SAPNB ne seraient pas inclus dans les états financiers de la province, sauf l'emprunt initial pendant la période de démarrage.

## Reddition de comptes

Même si la corporation de la Couronne sera indépendante du gouvernement, le comité recommande certaines mesures qui assureront une reddition de comptes et une transparence complètes et publiques :

1. La SAPNB devra soumettre les tarifs d'assurance à l'approbation de la Commission des entreprises de service public. Les modifications de tarifs feront l'objet d'un examen et d'audiences où le public sera encouragé à participer et à faire une étude approfondie.

2. La loi habilitante qui constituera la SAPNB prévoira un mécanisme indépendant de règlement des différends selon lequel les décisions sur l'indemnisation des préjudices pourront être examinées par un groupe indépendant afin que tout différend soit réglé convenablement et équitablement.

3. La SAPNB comparaîtra devant le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick chaque année et au besoin.

4. La SAPNB publiera chaque année, pour son assemblée annuelle publique, un rapport d'activité qui comprendra des états financiers vérifiés.

# Estimation du coût du modèle

En application de la loi et du mandat de la SAPNB, une infrastructure et une organisation seraient mises en place, y compris le personnel, les installations et les systèmes informatiques nécessaires. Le début de ces travaux marquerait le commencement de la période de préfonctionnement, d'une durée estimative de 12 mois, après laquelle les activités commenceraient et la transition des conductrices et conducteurs du Nouveau-Brunswick de l'ancien régime au nouveau s'opérerait. Des coûts en capital seraient aussi assumés pendant la période de préfonctionnement.

Selon les estimations, la SAPNB fournirait des emplois directs à environ 800 personnes au Nouveau-Brunswick, dans divers domaines, y compris le travail de bureau, les services techniques et professionnels, la surveillance et la gestion. L'organisation de la SAPNB inclurait ce qui suit : direction générale, services financiers, opérations d'assurance, indemnisation, technologie de l'information, ressources humaines, contentieux et affaires réglementaires, relations publiques et prévention. Le recrutement et la dotation en personnel devraient se dérouler sur une période de 24 mois, et près de 90 % des effectifs devraient être recrutés pendant les 12 premiers mois.

La SAPNB cherchera à recruter, autant que possible, des professionnels de l'assurance expérimentés et accrédités qui font actuellement partie de l'industrie de l'assurance dans la province.

Le tableau 4 ci-dessous donne un résumé des frais globaux.

**Tableau 4. — Résumé du coût du projet**

| | Frais estimatifs |
|---|---|
| Démarrage | 13 300 000 $ |
| Préfonctionnement | 32 010 000 $ |
| Capital | 35 250 000 $ |
| **Total** | **80 560 000 $** |

## Frais de démarrage

Les frais de démarrage sont les charges diverses et les coûts autres qu'en capital assumés pendant la période de préfonctionnement de 12 mois, et ils sont nécessaires pour créer l'infrastructure et les processus nécessaires au fonctionnement de la SAPNB. Ces frais seront capitalisés et amortis sur cinq années. Voici l'estimation des frais de démarrage :

| | |
|---|---|
| Frais de recrutement | 800 000 $ |
| Frais d'élaboration des systèmes et du processus d'affaires | 7 900 000 $ |
| Frais de communication | 3 000 000 $ |
| Honoraires d'experts-conseils | 1 600 000 $ |
| | **13 300 000 $** |

La Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) offre d'aider la SAPNB à adapter et convertir les systèmes d'assurance, de finances et d'indemnisation de la SAPM pour répondre aux besoins du Nouveau-Brunswick, ce qui éliminerait le besoin de créer les systèmes à partir de zéro (v. la lettre d'intention à l'annexe M). Ce partenariat mènera aussi à un nouveau système d'immatriculation en ligne et intégré des véhicules pour le Nouveau-Brunswick.

D'autres possibilités de partenariats ou d'impartition, qui permettront peut-être des économies et des gains d'efficience additionnels, seront envisagées par la SAPNB pendant la période de préfonctionnement.

## Frais de la période de préfonctionnement

Pour la première année, les frais de fonctionnement estimatifs comprendront principalement la rémunération du personnel, les frais de formation et les autres charges de fonctionnement (traitement des données, édifices, impression, papeterie et autres fournitures de bureau, affranchissement, déplacements, téléphone, etc.). Selon les estimations, la rémunération représente 75 % des frais de fonctionnement de la première année ; les 25 % qui restent comprennent les frais de formation et autres charges de fonctionnement. La rémunération du personnel est basée sur l'hypothèse selon laquelle 700 personnes seront progressivement recrutées au cours de la première année.

Le total des frais de fonctionnement durant la première année est calculé ci-dessous :

| | |
|---|---|
| Estimation de la rémunération du personnel | 23 700 000 $ |
| Estimation des frais de formation | 500 000 $ |
| Estimation des autres charges de fonctionnement | 7 810 000 $ |
| | **32 010 000 $** |

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un coût de la période de préfonctionnement, il a été estimé que, afin d'aider les diverses parties prenantes à passer de l'ancien modèle d'assurance au nouveau modèle, la SAPNB engagerait des dépenses non répétitives de transition pouvant s'élever jusqu'à 20 000 000 $ au cours de la deuxième année de fonctionnement.

## Coûts en capital

L'acquisition de biens et de matériel est nécessaire et sera faite pendant la première année de la période de préfonctionnement. Il s'agit des éléments d'actif suivants :

| | |
|---|---|
| Frais de construction de cinq centres d'indemnisation | 10 125 000 $ |
| Frais de construction du siège social | 18 225 000 $ |
| Allocation pour le mobilier et le matériel | 4 000 000 $ |
| Système de technologie de l'information (matériel de bureautique seulement) | 2 900 000 $ |
| | **35 250 000 $** |

## Financement du projet

Pendant la période de préfonctionnement, la SAPNB nécessitera un financement de 82 millions de dollars. L'hypothèse retenue est que le projet sera financé par emprunt contracté auprès de la province du Nouveau-Brunswick. Il est prévu que des avances seront versées à la SAPNB pendant la période de préfonctionnement de 12 mois en versements égaux. La structure financière et l'utilisation des fonds prévues sont les suivantes :

| | |
|---|---|
| **Provenance des fonds** | |
| Province du Nouveau-Brunswick | 82 000 000 $ |
| **Utilisation des fonds** | |
| Frais de démarrage | 13 300 000 $ |
| Dépenses en capital | 35 250 000 $ |
| Frais préliminaires de fonctionnement | 32 010 000 $ |
| | **80 560 000 $** |

Le financement par emprunt portera intérêt à un taux de 5 % et sera remboursable intégralement au début de la deuxième année, soit la première année de fonctionnement de la SAPNB. Le premier jour de fonctionnement de la deuxième année, la SAPNB connaîtra une rentrée importante de liquidités grâce au transfert à la SAPNB des primes émises des compagnies d'assurance privée, ce qui permettra le remboursement intégral, au début de la deuxième année, de l'avance consentie par la province.

### Projections financières des cinq premières années

Les projections présentées ci-dessous incluent tous les genres de véhicules et partent de l'hypothèse selon laquelle une surprime de 5 % sera appliquée au cours des années 2 à 5. Les projections incluent les postes habituels compris dans les états financiers des compagnies d'assurance (primes, indemnisation, frais de règlement, commissions, taxe sur les primes, frais de fonctionnement, produits des placements, etc.) ainsi que les frais de démarrage, composés des charges diverses autres que des coûts en capital encourues au cours de la période de préfonctionnement de 12 mois et nécessaires à la création de l'infrastructure et des processus qu'il faut à la SAPNB.

**Tableau 5. — Projections financières des cinq premières années**

(en milliers)

| | Année 1 | Année 2 | Année 3 | Année 4 | Année 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Bénéfices (pertes)** | (34 482 $) | (9 546 $) | 18 751 $ | 25 392 $ | 31 518 $ |
| **Bénéfices non répartis (déficit), début de l'année** | — | (34 482 $) | (44 028 $) | (25 457 $) | (65 $) |
| **Bénéfices non répartis (déficit), fin de l'année** | (34 482 $) | (44 028 $) | (25 457 $) | (65 $) | 31 453 $ |
| **Encaisse, fin de la période** | 1 627 $ | 224 666 $ | 374 978 $ | 508 232 $ | 632 957 $ |

## Implications pour le commerce international

Le comité spécial a évalué le modèle néo-brunswickois à la lumière des obligations du Canada au titre, d'une part, de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) et, d'autre part, de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Au cours de son évaluation, le comité spécial a consulté des spécialistes du commerce international et examiné diverses analyses de la conformité d'un régime d'assurance automobile publique avec les obligations du Canada en matière de commerce international.

Il est clair que l'ALÉNA et l'AGCS n'empêchent pas, à strictement parler, le Nouveau-Brunswick d'établir et de maintenir un régime d'assurance automobile publique. Toutefois, les deux accords contiennent des règles qui s'appliqueraient à la création de la SAPNB et aux activités de celle-ci.

La corporation de la Couronne devrait être constituée de manière à respecter certaines exigences qui visent à minimiser les effets néfastes sur le commerce. En outre, le Canada se ferait probablement demander par ses partenaires commerciaux de l'OMC de faire des rajustements liés au commerce en leur faveur. De plus, il faudrait tenir compte des droits des investisseurs américains et mexicains ayant investi dans le secteur de l'assurance automobile du Nouveau-Brunswick (même si l'ALÉNA n'exige pas que les gouvernements atténuent les effets négatifs sur ces investisseurs ou investissements).

Toutefois, le comité ne peut prédire si une contestation fondée sur l'OMC ou l'ALÉNA pourrait être soulevée (ni si cette contestation pourrait réussir). La création d'une corporation de la Couronne provinciale offrant des services uniquement fournis auparavant par le secteur privé n'a jamais été contestée au titre de l'OMC ou de l'ALÉNA. Un partenaire commercial (ou un investisseur américain ou mexicain) devrait surmonter de nombreux obstacles de droit et de fait s'il voulait contester avec succès la création d'un régime d'assurance automobile publique. Une vaste gamme de facteurs stratégiques et politiques ainsi que les grands intérêts commerciaux des compagnies mères (en plus de celles qui offrent des services d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick) auraient une influence sur la décision et la manière de contester.

Les règles de l'OMC et de l'ALÉNA signifient que des questions devront être approfondies si la province décide d'aller de l'avant. Toutefois, le comité spécial est convaincu qu'un régime d'assurance automobile publique, tel que le modèle néo-brunswickois, pourrait être établi au Nouveau-Brunswick en conformité avec les obligations du Canada en matière de commerce international.

En conséquence, le comité spécial recommande que le gouvernement du Nouveau-Brunswick collabore étroitement avec les responsables fédéraux afin d'élaborer une stratégie pour veiller à ce que l'établissement d'un régime d'assurance automobile publique (SAPNB) au Nouveau-Brunswick respecte les obligations du Canada en matière de commerce international.

## Analyse des retombées économiques dans la province

Le comité a retenu les services d'un économiste pour évaluer les retombées économiques provinciales qu'aurait le modèle proposé d'assurance automobile publique. L'analyse des retombées économiques constitue l'annexe N du présent rapport.

Selon les estimations, l'application du modèle d'assurance automobile publique qui est proposé entraînera une réduction des effectifs de 1 134 personnes dans l'industrie de l'assurance privée du Nouveau-Brunswick. Cette réduction sera compensée en partie par 800 nouveaux emplois à la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick qui est proposée. Malgré le déplacement direct des emplois dans l'industrie de l'assurance pendant la deuxième année, il est prévu que les retombées économiques nettes globales du modèle proposé seront positives en raison de la croissance induite dans d'autres secteurs de l'économie de la province.

Les avantages prévus pour l'économie de la province, en supplément d'années-personnes et de produit intérieur brut (PIB), pendant la première année (période de préfonctionnement) sont principalement liés au recrutement mené par la corporation de la Couronne et à l'augmentation des dépenses en capital de plus de 35 millions de dollars pendant la construction du siège social et des centres d'indemnisation régionaux. Les augmentations nettes de l'emploi et du PIB prévues pour la deuxième année (période de fonctionnement) découleront de l'augmentation des dépenses de consommation dans la province, suscitée par la réduction estimative de 103 millions de dollars des primes d'assurance automobile.

### Résumé des conclusions

Année de démarrage (année 1) :

- augmentation nette de 109 millions de dollars des sorties brutes au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 1 024 années-personnes au chapitre de l'emploi;
- augmentation nette de 46 millions de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 6 millions de dollars des recettes du gouvernement fédéral, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 4,4 millions de dollars des recettes du gouvernement provincial, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick.

Année de fonctionnement ordinaire :

- augmentation nette de 144 millions de dollars des sorties brutes au Nouveau-Brunswick;
- réduction de 1 134 emplois dans le secteur de l'assurance privée;
- création de 800 emplois à la Société d'assurance publique qui est proposée;
- augmentation nette de 275 années-personnes au chapitre de l'emploi (en tenant compte des effets directs, indirects et induits);
- augmentation nette de 37 millions de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 6,7 millions de dollars des recettes du gouvernement fédéral, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 3,5 millions de dollars des recettes du gouvernement provincial, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick.

## Répercussions sur les finances de la province

L'application du modèle néo-brunswickois entraînera une diminution des recettes du gouvernement provincial directement liées à l'industrie de l'assurance automobile. Cette diminution est estimée à environ 3,7 millions de dollars : 3 millions en réduction des recettes de la taxe sur les primes d'assurance automobile, en raison de la diminution des primes totales facturées aux gens du Nouveau-Brunswick, et 700 000 $ en réduction de l'impôt provincial sur le revenu des corporations que verse actuellement l'industrie de l'assurance automobile privée dans la province. Toutefois, ce manque à gagner sera compensé par l'augmentation prévue des recettes du gouvernement provincial (v. l'analyse des retombées économiques) attribuable à l'augmentation de l'activité économique dans la province, que suscitera l'application du modèle. L'augmentation nette globale des recettes du gouvernement provincial est évaluée à 3,5 millions de dollars par année de fonctionnement ordinaire.

### Contribution pour les services de santé

La Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick continuera de verser au gouvernement du Nouveau-Brunswick la contribution pour les services de santé, sur la même base et à la même hauteur que la contribution versée actuellement par les compagnies d'assurance privée au Nouveau-Brunswick.

La contribution pour les services de santé dans la province est évaluée à environ 27,5 millions de dollars par année.

### Taxe sur les primes

La Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick continuera de verser au gouvernement provincial la taxe de 3 % sur les primes, basée sur le montant total des primes perçues. Le montant total de la taxe sur les primes versée par la SAPNB est évalué à environ 14 millions de dollars.

### Impôt sur le revenu des corporations

La Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick, en tant qu'entité publique sans but lucratif, sera exonérée d'impôt provincial sur le revenu des corporations. Selon les estimations de l'impôt sur le revenu des corporations payé au Nouveau-Brunswick par le secteur de l'assurance automobile, qui se trouvent dans le volume 2 du rapport du Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance, présenté au Conseil des premiers ministres de l'Atlantique en 2003, cette exonération représente une perte de recettes provinciales de 700 000 $. L'impôt sur le revenu des corporations payé par le secteur de l'assurance automobile du Nouveau-Brunswick représentait moins de 4/10 de 1 % de la somme totale de l'impôt provincial sur le revenu des corporations perçu en 2001-2002.

### Recouvrements et octroi de licences

La SAPNB paiera les frais applicables et les droits de licence nécessaires au recouvrement des charges de réglementation du bureau du surintendant des assurances et de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick associés à l'offre de l'assurance automobile au titre du nouveau régime, ainsi que les droits afférents aux licences de son personnel professionnel.

### Part provinciale de TVH

La SAPNB paiera la TVH (incluant la part provinciale) sur ses dépenses imposables.

## Autres répercussions possibles

Il a été demandé au comité d'étudier les répercussions chez d'autres professionnels, comme les gens de loi, les courtiers et agents, les physiothérapeutes, les médecins et les personnes travaillant dans l'industrie de la réparation d'automobiles. Le comité constate que les relations de la SAPNB et de sa clientèle avec ces professionnels ne changera pas de façon appréciable, à deux exceptions près : les gens de loi ainsi que les courtiers et agents titulaires de licence. Selon les données publiées et les expériences vécues ailleurs, les répercussions suivantes sont prévues :

### Gens de loi

Dans le cadre du modèle de la SAPNB sans égard à la responsabilité, les gens du Nouveau-Brunswick blessés dans des accidents de la circulation auront droit à la pleine indemnisation des frais médicaux et des frais de réadaptation, au remplacement de leur revenu et à d'autres indemnités corrélatives à la gravité de leurs blessures. Le modèle de la SAPNB éliminerait l'indemnisation des souffrances et douleurs. Les particuliers n'intenteraient plus d'actions en dommages-intérêts, et les avocats et avocates du Nouveau-Brunswick ne s'occuperaient donc plus de demandes d'indemnisation pour préjudice personnel liées à des accidents d'automobile. Après l'instauration du régime manitobain sans égard à la

responsabilité, vers le milieu des années 1990, les professionnels de la loi ont eu tendance à se recycler dans d'autres champs de pratique ou à aller pratiquer ailleurs le droit des préjudices personnels.

La diminution viendra amplifier l'effet du plafond de 2 500 $ sur l'indemnisation des souffrances et douleurs relatives aux blessures mineures aux tissus mous, qui est entré en vigueur le 1er juillet 2003. Bien qu'il soit trop tôt pour apprécier le plein effet de la nouvelle mesure sur les gens de loi, il est estimé, selon des informations récentes, que le nombre de nouvelles demandes de règlement a baissé de plus de 40 % par rapport à la même période en 2002.

## Courtiers et agents

Les courtiers jouent un rôle crucial en tant que canal principal de distribution pour l'assurance automobile publique en Colombie-Britannique, au Manitoba et en Saskatchewan. Respectivement, ils reçoivent des commissions de 7 %, de 5 % et de 4 %. L'expérience d'autres provinces indique que le courtage est rentable dans un régime d'assurance automobile publique.

Le modèle de la SAPNB prévoit le versement aux courtiers et agents titulaires de licence d'une commission de 7 % sur les polices d'assurance publique qu'ils vendent. Il s'agit d'une diminution, la commission étant ramenée de 12,5 % à 7 %. Toutefois, le temps et les ressources nécessaires aux courtiers et agents pour vendre les produits de la SAPNB dans le régime public seront beaucoup moindres. Même si une période de transition est prévue pour permettre de rajuster les besoins en personnel et les frais généraux, le comité estime que les courtiers et agents néo-brunswickois continueront de fournir des services aux gens du Nouveau-Brunswick et de réaliser des bénéfices dans le régime proposé.

Pour faciliter la période de transition, le comité recommande que l'assurance automobile publique soit vendue par l'intermédiaire des courtiers et agents titulaires de licence qui demeurent actuellement au Nouveau-Brunswick et qu'il soit exigé que les opérations soient conclues en personne pendant les cinq premières années de fonctionnement. La SAPNB tiendra aussi compte des frais additionnels liés aux opérations qui seront engagés pendant l'année de transition.

## Autres effets possibles

Les répercussions de l'établissement d'un régime d'assurance automobile public sur l'accès à d'autres produits d'assurance multirisque au Nouveau-Brunswick sont des préoccupations qui ont été soulevées au cours des audiences publiques. Si la province du Nouveau-Brunswick décide d'instaurer l'assurance automobile publique, il est possible que des compagnies décident de se retirer complètement du marché. Bien qu'il lui soit impossible de prédire le comportement des compagnies, selon un examen des expériences vécues ailleurs, le comité est persuadé que les consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick continueront d'avoir accès aux autres produits d'assurance multirisque à un prix compétitif.

Comme en a fait état l'analyse statistique de 2003 de *Canadian Underwriter*, sur les 20 plus importantes compagnies d'assurance multirisque qui font affaire au Nouveau-Brunswick, 12 sont aussi parmi les 20 plus importantes en Colombie-Britannique, 11 sont aussi parmi les 20 plus importantes au Manitoba, 10 sont aussi parmi les 20 plus importantes en Saskatchewan et 15 sont aussi parmi les 20 plus importantes au Québec. En outre, sur les 20 plus importantes compagnies d'assurance multirisque qui font affaire au Nouveau-Brunswick, 8 (au Manitoba), 10 (en Colombie-Britannique et en Saskatchewan) et 12 (au Québec) vendent de l'assurance automobile facultative ou complémentaire en concurrence avec une corporation de la Couronne chargée de l'assurance automobile publique.

Une autre répercussion possible de l'établissement du modèle d'assurance automobile publique que recommande le comité serait une réduction, au fil du temps, des charges des sinistres pour les régimes d'assurance médico-hospitalière et invalidité des particuliers et des employeurs. En application du Régime de protection contre les préjudices personnels prévu dans le modèle néo-brunswickois, l'assureur public est le premier débiteur d'indemnisation. En conséquence, tous les frais des soins médicaux et de réadaptation liés aux accidents de la circulation sont pris en charge par le régime d'assurance automobile et ne sont pas subventionnés par les régimes d'assurance médico-hospitalière et invalidité personnels ou collectifs des particuliers.

## Implications légales

Comme l'a conclu dans son rapport au Conseil des premiers ministres de l'Atlantique le Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance, aucun obstacle légal ne se pose à la création d'une corporation de la Couronne provinciale chargée de l'assurance automobile publique.

Le comité reconnaît qu'une nouvelle loi et des modifications importantes des lois actuelles seront nécessaires à l'application du modèle de la SAPNB dans la province. Selon un examen préliminaire, il faut prévoir une nouvelle loi pour constituer la corporation de la Couronne et énoncer sa mission ainsi que son cadre de fonctionnement. Il faut aussi prévoir des modifications corrélatives de la *Loi sur les assurances* et de la *Loi sur les véhicules à moteur* pour appliquer le modèle.

## Coopération interprovinciale

Le modèle néo-brunswickois que recommande le comité est, en grande partie, le résultat de relations très fortes et étroites ainsi que d'une tradition de coopération interprovinciale entre le Nouveau-Brunswick et le Manitoba.

Un tel esprit de coopération interprovinciale a mené à d'importantes économies liées à l'adaptation du système de fonctionnement de la SAPM pour appliquer le modèle de la SAPNB. Le comité recommande que des relations étroites, à la fois entre les deux gouvernements provinciaux et les deux corporations de la Couronne, se poursuivent. Par exemple, cela pourrait comprendre la formation, l'affectation de cadres supérieurs de la SAPM pour faciliter la transition, l'encadrement des membres du conseil de la SAPNB par leurs homologues de la SAPM ainsi que l'élaboration commune des systèmes à venir.

La question de l'instauration d'une corporation de la Couronne chargée de l'assurance automobile publique dans la région de l'Atlantique a fait l'objet d'un examen d'un point de vue conceptuel par le Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance.

Bien que le comité estime que rien, sur le plan légal, n'empêche une démarche régionale en matière d'assurance automobile publique, il est d'avis qu'une démarche graduelle quant à la mise en oeuvre de l'assurance automobile publique dans la région est justifiée. Compte tenu de l'étendue des modifications et de la réforme législative nécessaires à l'application du modèle de la SAPNB, il semble qu'un effort ciblé et provincial soit la démarche la plus prudente pour ce qui est de l'étape initiale de mise en oeuvre. La province et la SAPNB, une fois cette dernière créée, pourraient plus tard évaluer toute demande visant à étendre le régime du Nouveau-Brunswick aux autres provinces de l'Atlantique ou à l'une d'entre elles.

## Questions relatives à la transition

L'application du modèle de la SAPNB, si la décision est prise d'adopter un régime d'assurance automobile publique, soulèvera un certain nombre de questions relatives à la transition.

Le comité recommande :

qu'une loi constituant la corporation de la Couronne et énonçant sa mission, sa structure de gouvernance, les niveaux des prestations, les principes pratiques et ainsi de suite soit élaborée et déposée à l'Assemblée législative aussitôt que possible;

que la loi constituant la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick ainsi que toute autre mesure législative proposée soient examinées pour veiller à ce qu'elles soient conformes aux engagements du Canada en matière de commerce international;

qu'une équipe de haute direction soit recrutée pour amorcer la période de préfonctionnement de la SAPNB dès la constitution de celle-ci;

qu'une date précise soit choisie pour la transition vers le nouveau régime, date à laquelle toutes les polices souscrites dans le système actuel seront converties au nouveau régime d'assurance automobile publique, qui inclura les renouvellements étalés sur toute l'année, à la date de naissance des propriétaires de véhicules;

que la SAPNB forme un certain nombre de comités consultatifs auxquels siégeront des parties prenantes telles que des agents et courtiers du secteur privé, des compagnies d'assurance privée, des professionnels en médecine et en réadaptation ainsi que des professionnels en réparation de voitures, afin d'expliquer et de déterminer la façon dont le nouveau régime fonctionnera;

que la SAPNB travaille en étroite collaboration avec les employeurs du secteur privé et le ministère de la Formation et du Développement de l'emploi afin qu'une stratégie de transition soit élaborée pour le personnel et que les efforts nécessaires soient déployés pour aider le personnel déplacé à réussir la transition chez la SAPNB, vers une carrière différente ou chez un autre employeur.

## Sommaire des recommandations

**1.** Le comité recommande le modèle néo-brunswickois d'assurance automobile publique, s'il est décidé de passer à un régime public; le modèle offre à tous les conducteurs et conductrices une garantie complète à prix abordable et prévoit ce qui suit :

- tarification sans égard à l'âge, au sexe, à l'état civil, au lieu de résidence, aux antécédents de paiement ni aux déchéances de garantie;
- tarification en fonction du dossier de conduite, de l'usage, de la marque et du modèle du véhicule et de la garantie facultative souscrite;
- surveillance, par la Commission des entreprises de service public, des tarifs de l'assurance obligatoire et des garanties facultatives;
- indemnisation des dommages corporels entièrement sans égard à la responsabilité et sans possibilité d'intenter des poursuites;
- continuation de la délivrance des permis de conduire par Services Nouveau-Brunswick;

- immatriculation et assurance des véhicules auprès des courtiers et agents, qui touchent une commission de 7 %;

- souscription par la SAPNB, par l'intermédiaire d'agents et courtiers du secteur privé, d'une part, de l'assurance obligatoire pour les véhicules et, d'autre part, de garanties facultatives au titre du remplacement du revenu, des dommages corporels, de la responsabilité civile, des collisions, du vol et des accidents sans collision ni versement;

- souscription, par les assureurs privés, de garanties facultatives au titre des dommages corporels, du remplacement du revenu et de la responsabilité civile.

2. Le comité recommande un barème de conduite sécuritaire prévoyant un rabais de 4 % pour chaque année sans sinistre ni infraction, jusqu'à concurrence de 40 %. Les propriétaires de véhicules ayant un dossier de conduite vierge au bout de 10 années recevraient un rabais de 40 %. Par comparaison, les conducteurs et conductrices novices recevraient un rabais de 4 % après une première année de conduite sécuritaire.

3. Le comité recommande un barème pour les mauvais dossiers de conduite, qui prévoirait une modeste somme de 25 $ pour chacun des deux premiers niveaux, puis de fortes augmentations des tarifs au fur et à mesure que des points d'inaptitude sont accumulés. L'objectif est de percevoir des primes plus élevées auprès des conducteurs et conductrices qui ont de mauvais dossiers de conduite. Le barème exact, y compris les points d'inaptitude pour les infractions relatives à la conduite, doit figurer dans la mesure législative pertinente.

4. Le comité recommande, en application du modèle proposé, que d'importantes ressources soient consacrées à des initiatives de sécurité routière en vue de réduire le nombre de collisions, de blessures, de décès et de demandes de règlement. Le comité recommande que la SAPNB, en partenariat avec des organisations et des institutions pertinentes telles que des gouvernements, des organismes chargés de l'application des lois, des organisations de personnes âgées et des écoles, élabore une série d'initiatives de sécurité adaptées aux besoins des conductrices et conducteurs néo-brunswickois.

5. Le comité recommande une loi constituant la Société d'assurance publique et énonçant sa mission, sa structure de gouvernance, les niveaux des prestations, les politiques de fonctionnement et tout autre élément nécessaire pour constituer rapidement cette corporation.

6. Le comité recommande que la Société d'assurance publique soit tenue de soumettre les tarifs d'assurance à l'approbation de la Commission des entreprises de service public. Les modifications de tarifs feront l'objet d'un examen et d'audiences où le public sera encouragé à participer et à faire une étude approfondie.

7. Le comité recommande que la Société d'assurance publique comparaisse au besoin devant le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick.

8. Le comité recommande que la Société d'assurance publique publie chaque année, pour son assemblée générale annuelle publique, un rapport d'activité qui comprendra des états financiers vérifiés.

9. Le comité recommande que la province du Nouveau-Brunswick collabore étroitement avec le gouvernement du Canada pour veiller à ce que le modèle d'assurance automobile publique proposé respecte toutes les obligations au titre des ententes commerciales internationales.

**10.** Le comité recommande qu'une équipe soit formée pour amorcer la période de préfonctionnement du régime d'assurance automobile publique dès la constitution de la société.

**11.** Le comité recommande qu'une date précise soit choisie pour la transition du système d'assurance automobile privée au régime d'assurance automobile publique. Toutes les polices souscrites dans le système actuel seront converties au régime d'assurance automobile publique à cette date.

**12.** Le comité recommande que la Société d'assurance publique forme des comités consultatifs auxquels siégeront des parties prenantes afin d'expliquer le régime public et de déterminer la façon dont il fonctionnera. Les parties prenantes comprendront des courtiers et agents d'assurance, des compagnies d'assurance privée, des professionnels en médecine, des professionnels en réparation de véhicules ainsi que d'autres intervenants dans le monde de l'assurance.

**13.** Le comité recommande que la Société d'assurance publique collabore étroitement avec les employeurs du secteur privé et le ministère de la Formation et du Développement de l'emploi afin qu'une stratégie de transition soit élaborée pour le personnel et que les efforts nécessaires soient déployés pour aider le personnel déplacé du secteur de l'assurance automobile à opérer une heureuse transition professionnelle.

# Annexe A. — Motion 30

Form C

**MOTION 30**

Mover
The Hon. Premier

Seconder
The Hon. Leader of the Opposition

With Leave of the House
I move, seconded by
The Hon. Leader of the Oppostion

WHEREAS fair, affordable and accessible automobile insurance is a concern for all New Brunswickers; and

WHEREAS the government of New Brunswick has been proactive and is committed to bringing about relief for New Brunswick drivers faced with increasing automobile insurance premiums; and

WHEREAS public automobile insurance has been suggested as a model that could bring relief for New Brunswick drivers; and

WHEREAS there are many models of public insurance that contain numerous options and in the interest of informed public debate these models and options should be explored in the New Brunswick context; and

WHEREAS there is already an Atlantic Canada Task Force conducting a comprehensive study of the full cost-benefit, legal and trade implications of establishing an Atlantic Canada public automobile insurance system;

BE IT RESOLVED THAT this House appoint a Select Committee on Public Automobile Insurance to examine into and inquire on the most suitable form of public insurance system for New Brunswick should the province conclude that a public system is required. Without limiting the scope of the study, this Select Committee will be charged with the responsibility of inquiring into and identifying:

*1)* the most suitable model of public automobile insurance to ensure fair, affordable and accessible public

Formule C

**MOTION 30**

Motionnaire
L'hon. premier ministre

Comotionnaire
L'hon. Chef de l'opposition

Sur autorisation de la Chambre,
je propose, appuyé par :
l'hon. Chef de l'opposition

attendu qu'une assurance automobile équitable, abordable et accessible préoccupe tous les gens du Nouveau-Brunswick;

attendu que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a été proactif et s'est engagé à procurer un allégement aux conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick aux prises avec des primes d'assurance automobile à la hausse;

attendu que l'assurance automobile publique a été suggérée comme modèle qui pourrait procurer un allégement aux conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick;

attendu que de nombreux modèles d'assurance publique prévoient diverses options et que, dans l'intérêt d'un débat public éclairé, ces modèles et options devraient être explorés dans le contexte du Nouveau-Brunswick;

attendu qu'un groupe de travail de l'Atlantique mène déjà une étude complète de la rentabilité globale et des implications juridiques et commerciales de l'établissement d'un système d'assurance publique au Canada atlantique;

qu'il soit résolu que la Chambre constitue le Comité spécial de l'assurance automobile publique, chargé d'examiner et d'explorer quel modèle de système d'assurance publique serait le plus approprié au Nouveau-Brunswick si la province concluait qu'un système public s'impose. Sans limiter la portée de l'étude, ce comité spécial sera chargé d'examiner et de déterminer

1) le modèle d'assurance automobile publique le plus approprié pour assurer à tous les gens du Nouveau-Brunswick une assurance

automobile insurance for all New Brunswickers, including:

*a)* the type of public automobile insurance system to be recommended (i.e. tort, full no-fault, partial no-fault, choice or hybrid systems, etc.);

*b)* the types of coverage and benefits to be offered;

*c)* a proper risk rating system for establishing individual premiums;

*d)* the method of distribution (i.e. through brokers, public means, or both)

*e)* the types of insurers (i.e. participation of private sector and government within the public model)

*2)* the start-up costs for establishing the proposed model, including infrastructure, office equipment, payroll, initial provision for losses, etc.;

*3)* the fixed and recurring costs of operating the proposed model;

*4)* the legal and trade implications involved in setting up the proposed model;

*5)* the downstream impact of the proposed model on the legal community, the physiotherapists and other therapists, as well as on the brokers, independent adjusters, automotive repair shops and other trades or professions;

*6)* the impact on provincial finances with respect to the health services levy, premium tax; cost recovery of the PUB and the Superintendent, and the impact on medicare;

*7)* the benefits of common inter-provincial and regional approaches; and

automobile publique équitable, abordable et accessible, y compris :

*a)* le type de système d'assurance automobile publique à recommander (c.à-d. à responsabilité civile délictuelle, entièrement ou partiellement sans égard à la responsabilité, systèmes à choix ou hybrides et ainsi de suite);

*b)* les types de couverture et de prestations à offrir;

*c)* un système convenable d'évaluation des risques pour l'établissement des primes individuelles;

*d)* la méthode de distribution (c.-à-d. par des courtiers, des moyens publics ou les deux);

*e)* les types d'assureurs (c.-à-d. participation du secteur privé et du gouvernement au modèle public);

2) les coûts de démarrage pour établir le modèle proposé, y compris l'infrastructure, le matériel de bureau, la feuille de paye, la provision initiale pour pertes et ainsi de suite;

3) les coûts fixes et récurrents du fonctionnement du modèle proposé;

4) les implications juridiques et commerciales de l'instauration du modèle proposée;

5) les répercussions en aval du modèle proposé sur la collectivité juridique, les physiothérapeutes et autres thérapeutes, ainsi que sur les courtiers, les experts, les ateliers de réparation automobile et d'autres métiers et professions;

6) les répercussions sur les finances provinciales quant à la contribution pour les services de santé, à la taxe sur les primes, au recouvrement des coûts de la CESP et du surintendant, ainsi que les répercussions sur l'Assurance-maladie;

7) les avantages d'une approche commune interprovinciale et d'une approche commune régionale;

*8)* the creation of a basic automobile insurance policy within a public system,

and, also consider such other matters or materials to be referred by the Minister of Justice, including a discussion paper on public insurance options.

BE IT FURTHER RESOLVED THAT the Select Committee on Public Automobile Insurance will also be responsible for hearing from members of the general public, interest groups, and others, any such information which they may so wish to present. The Committee may set appropriate rules for the receiving of said submissions;

In addition to the powers traditionally conferred upon the said Committee by the Standing Rules, the Committee shall have the following additional powers:

- to sit during sittings of the House and during the recess after prorogation until the next following Session;
- to adjourn from place to place as may be convenient;
- to retain such personnel as required to assist the Committee

BE IT FURTHER RESOLVED THAT during a period when the Legislative Assembly is adjourned or prorogued, the Committee may release a report by depositing a copy with the Clerk of the Legislative Assembly, and upon the resumption of the sittings of the House, the Chairperson shall present the report to the Legislative Assembly.

BE IT FURTHER RESOLVED THAT the said Committee be composed of Ms. Weir, Mr. Stiles, Mr. C. LeBlanc, Mr. Sherwood, Mr. MacDonald, Mr. Williams, Mr. Betts, Mr. Malley, Mr. Burke, Mr. Haché, Mr. Doucet, Mr. Richard.

M.L.A. (signature)
Premier Bernard Lord

Notice dispensed by unanimous consent. Motion moved and carried, August 5, 2003.

8) la création d'une police d'assurance automobile de base dans un système public;

et d'examiner en outre les questions ou la documentation dont il est saisi par le ministre de la Justice, y compris un document de travail sur les options en matière d'assurance publique;

qu'il soit de plus résolu que le Comité spécial de l'assurance automobile publique soit aussi chargé de recevoir les avis que voudrait présenter le grand public, les groupes d'intérêts et d'autres et soit habilité à fixer des règles appropriées sur la réception de ces avis;

que, en plus des pouvoirs traditionnellement conférés au comité en vertu du Règlement, le comité soit doté des pouvoirs additionnels suivants :

- celui de siéger pendant les séances de la Chambre et après la prorogation, jusqu'à la prochaine session;
- celui de tenir séance à divers endroits, s'il convient de le faire;
- celui de retenir les services du personnel nécessaire pour aider le comité;

qu'il soit de plus résolu que, si l'Assemblée législative est ajournée ou prorogée, le comité soit habilité à rendre public un rapport par le dépôt d'un exemplaire au bureau du greffier de l'Assemblée législative, lequel rapport, après la rentrée parlementaire, sera présenté à l'Assemblée législative par la présidence du comité;

qu'il soit de plus résolu que le comité soit composé de M^me^ Weir, de M. Stiles, de M. C. LeBlanc, de M. Sherwood, de M. MacDonald, de M. Williams, de M. Betts, de M. Malley, de M. Burke, de M. Haché, de M. Doucet et de M. Richard.

Député (signature)
Bernard Lord, premier ministre

Dispense d'avis accordée avec le consentement unanime. Motion proposée et adoptée le 5 août 2003.

# Annexe B. — Glossaire

**Association des assureurs (Facility Association)** Étant donné que l'assurance automobile est obligatoire au Nouveau-Brunswick, il faut que tous les conducteurs et conductrices y aient accès, même dans les cas où ils présentent un risque aggravé. Les conducteurs et conductrices qui ne peuvent s'assurer auprès d'une compagnie d'assurance du marché ordinaire doivent faire appel à l'Association des assureurs, un regroupement sans but lucratif de compagnies d'assurance qui mettent en commun des ressources en vue d'assurer les risques aggravés.

**assurance** Selon les définitions de la *Loi sur les assurances*, il existe deux genres d'assurance, soit l'assurance-vie et les autres assurances. Dans la catégorie des autres assurances, les compagnies d'assurance multirisque offrent l'assurance automobile. Bon nombre de ces assureurs proposent non seulement de l'assurance automobile, mais aussi de l'assurance habitation et d'autres genres d'assurance.

L'assurance est essentiellement le partage des risques. Quand les consommateurs et consommatrices paient leurs primes d'assurance, ils placent leur argent dans une cagnotte commune. Cette cagnotte sert à faire droit aux demandes de règlement de ceux et celles qui subissent une perte à la suite d'un accident, dans le cas de l'assurance automobile.

**assurance sans égard à la responsabilité** Dans un système d'assurance sans égard à la responsabilité, l'indemnisation est versée par la compagnie d'assurance de la personne accidentée, peu importe qui est dans son tort. Le système sans égard à la responsabilité a pour but principal la réadaptation des parties qui ont subi un préjudice. Il ne prévoit aucune prestation ou des prestations limitées en cas de pertes non pécuniaires telles que les souffrances et douleurs et il ne donne généralement pas ouverture au droit de poursuite. L'indemnisation des dommages matériels et des préjudices personnels est assujettie à des limites préétablies. Des régimes d'assurance entièrement sans égard à la responsabilité sont en vigueur dans deux provinces canadiennes : le Manitoba et le Québec. Jusqu'à cette année, un système d'assurance entièrement sans égard à la responsabilité était en vigueur en Saskatchewan, mais la province a maintenant un système au choix, qui permet aux consommateurs et aux consommatrices de souscrire une police d'assurance sans égard à la responsabilité ou une police d'assurance responsabilité civile. Il est important de noter que, même dans un système d'assurance sans égard à la responsabilité, la responsabilité est toujours établie pour les dossiers de conduite et qu'elle peut avoir des répercussions sur les primes de la personne déclarée responsable.

**Facility Association** Voir **Association des assureurs.**

**lignes directrices sur la sélection des risques** Un assureur décide s'il accepte un risque selon ses pratiques en matière de sélection des risques. Les assureurs peuvent se spécialiser dans certaines catégories de risques pour y trouver leur marché et ils le font. Habituellement, les assureurs qui sont prêts à assumer plus de risques pratiquent des tarifs plus élevés.

Pour permettre aux agents et aux courtiers de déterminer si les compagnies sont prêtes à assumer des risques, ces dernières créent des lignes directrices sur la sélection des risques. Ces lignes directrices ne font actuellement l'objet d'aucune réglementation au Nouveau-Brunswick. Les lignes directrices sur la sélection des risques incluent généralement des critères tels que l'âge, le sexe, l'état civil et le dossier de conduite et le dossier des accidents du ou de la propriétaire et ceux de toute personne qui conduit régulièrement le véhicule, ainsi que l'usage, le genre et la valeur du véhicule. Toutefois, certaines pratiques de souscription sont interdites au Nouveau-Brunswick, en ce sens qu'il peut être impossible à des assureurs de refuser d'assurer un particulier.

**police type d'assurance automobile** Les lois de la province exigent actuellement que les véhicules immatriculés et conduits au Nouveau-Brunswick soient couverts par une police d'assurance d'une valeur minimale et que les consommateurs et consommatrices puissent au moins bénéficier de garanties minimales. Ces garanties sont les suivantes :

**assurance de responsabilité civile** Parfois appelée assurance de la responsabilité civile et contre les dommages matériels, ou garantie du chapitre A, cette assurance vous protège comme propriétaire du véhicule et comme conducteur ou conductrice si vous blessez quelqu'un ou si vous endommagez le véhicule ou les biens d'autrui avec votre voiture. La valeur de la protection minimale obligatoire au Nouveau-Brunswick est de 200 000 $, mais de nombreux consommateurs et consommatrices du Nouveau-Brunswick préfèrent souscrire des garanties supplémentaires.

**indemnités d'accident** Aussi appelées garanties du chapitre B, ce sont des indemnités versées sans égard à la responsabilité qui englobent les frais médicaux, les frais funéraires et les frais de readaptation ainsi que les indemnités en cas de décès et de perte de revenu. Étant donné qu'il s'agit d'une garantie sans égard à la responsabilité, vous pouvez l'invoquer auprès de votre propre assureur même si vous êtes déclaré responsable de l'accident.

**couverture d'automobiles non assurées et d'automobiles non identifiées** Aussi appelée garantie du chapitre D, elle vous protège si, comme conducteur ou conductrice, vous avez un accident avec une conductrice ou un conducteur qui n'est pas assuré ou si vous êtes victime d'un délit de fuite et qu'il est impossible de retracer le véhicule et d'identifier le conducteur ou la conductrice.

En plus des garanties obligatoires, il y a des garanties facultatives (garanties du chapitre C) que de nombreuses personnes choisissent de souscrire. Elles incluent ce qui suit :

**assurance collision ou versement** Elle couvre les dommages à votre véhicule, peu importe qui est responsable — c'est-à-dire que vous êtes couvert même si vous êtes dans le tort. La franchise est habituellement déduite de la demande de règlement. Il y a un rapport entre le montant de la franchise et le tarif.

**assurance accident sans collision ni versement :** Elle couvre des risques tels que les dommages à votre véhicule qui découlent d'un vol, de vandalisme ou d'un incendie. Cette garantie comprend aussi une franchise, sauf en cas de vol ou d'incendie.

**prime moyenne** La prime moyenne est le quotient du total des primes payées par toute la clientèle pour toutes les garanties souscrites pour leurs véhicules par le total du nombre des véhicules. La prime moyenne est donc pondérée selon, d'une part, toutes les garanties obligatoires souscrites et, d'autre part, les garanties facultatives, que seulement certaines personnes souscrivent.

**primes d'assurance** Argent payé pour l'assurance, dont le montant varie selon la garantie et le niveau de garantie protection. Le montant est aussi fonction de l'évaluation, par la compagnie, du risque qu'elle supporte en assurant votre véhicule.

Pour évaluer le risque, les compagnies utilisent divers critères, y compris l'âge, le sexe, l'état civil, le lieu de résidence, le genre et l'âge du véhicule, l'usage fait du véhicule, le kilométrage par année, le dossier de conduite du ou de la propriétaire et de toute autre personne couverte par la police, les sinistres déclarés et ainsi de suite.

**régime de référence** Régime en vigueur au Nouveau-Brunswick jusqu'en 1997. Dans le cadre de ce régime, la Commission des entreprises de service public recueillait des données auprès de l'industrie, notamment sur les revenus en primes, les demandes de règlement et les tendances futures, et elle établissait des tarifs de référence d'assurance automobile. Les assureurs pouvaient pratiquer des tarifs dans une marge de 5 % du tarif de référence. Toutefois, les compagnies d'assurance étaient tenues de comparaître devant la commission tous les deux ans, à quelques exceptions près. Si elles désiraient pratiquer des tarifs de plus de 5 % inférieurs ou supérieurs au tarif de référence, elles devaient comparaître devant la commission.

**régime tarifaire territorial** Le Nouveau-Brunswick permet actuellement la tarification territoriale pour toutes les garanties. Le régime tarifaire territorial est fondé sur le risque à supporter selon la sinistralité dans une région. Il peut inclure des critères tels que le climat, les distances normalement parcourues aux fins du travail, l'état des routes, le nombre de vols d'automobile et d'autres facteurs qui s'appliquent à l'assurance automobile.

**responsabilité civile (délictuelle)** Le délit civil est une injustice ou un préjudice causés à autrui. Le droit de la responsabilité civile est un domaine du droit qui permet à une partie lésée de poursuivre la partie qu'elle considère en tort. Dans un système d'assurance automobile fondé sur la responsabilité civile, il incombe à la partie déclarée responsable de dédommager la victime innocente et de la faire revenir à la situation dans laquelle elle se trouvait avant l'accident, dans la mesure du possible. Dans un système de responsabilité civile, les particuliers ont le droit d'intenter des poursuites en indemnisation des pertes pécuniaires et des souffrances et douleurs.

**système de dépôt et d'application** Système modifié de réglementation des tarifs qui est en vigueur au Nouveau-Brunswick pour les assureurs du marché ordinaire. Les tarifs sont déposés, au moins une fois tous les 12 mois, à la Commission des entreprises de service public, qui est habilitée à faire enquête et à confirmer ou à modifier les tarifs proposés si elle juge qu'ils sont excessifs, insuffisants ou discriminatoires. Dans certains cas, les compagnies peuvent être tenues de comparaître devant la commission; dans d'autres, elles peuvent pratiquer les tarifs de référence. Si la Commission des entreprises de service public n'intervient pas, les compagnies d'assurance peuvent pratiquer, après un délai de 30 jours, les tarifs qu'elles ont déposés à la commission. L'Association des assureurs est toujours tenue de comparaître devant la Commission des entreprises de service public pour toute modification de ses tarifs.

# Annexe C. — Examen des régimes d'assurance automobile publique au Canada

L'assurance automobile obligatoire est administrée par des sociétés provinciales de la Couronne dans quatre provinces canadiennes :

- la Saskatchewan (Saskatchewan Government Insurance),
- le Manitoba (Société d'assurance publique du Manitoba),
- la Colombie-Britannique (Insurance Corporation of British Columbia),
- le Québec (Société de l'assurance automobile du Québec).

Bien que la portée de l'assurance et des autres services liés aux automobiles qui sont offerts varie d'une province à l'autre, tous les véhicules immatriculés dans les quatre provinces sont assurés uniquement par la société de la Couronne pour au moins le montant minimum obligatoire d'assurance automobile exigé par la loi. Tous les conducteurs et conductrices du Québec et du Manitoba doivent souscrire chaque année une assurance automobile publique lorsqu'ils paient le droit de leur permis de conduire (Québec, 23 $, et Manitoba, 10 $ à 35 $).

Les compagnies d'assurance automobile publique existent au Canada depuis environ 60 ans. Le premier régime d'assurance automobile publique dispensé par une société de la Couronne a été établi en Saskatchewan en 1945.

Autopac, le régime d'assurance automobile publique obligatoire du Manitoba, a commencé à être vendu en 1971. La Insurance Corporation of British Columbia est en activité depuis 1974, et le régime du Québec a été instauré en 1978.

Les régimes publics ont de nombreux éléments en commun, y compris les deux rôles importants suivants : ils sont les seuls fournisseurs de l'assurance automobile obligatoire et ils assurent tous les véhicules immatriculés par les titulaires d'un permis de conduire valide dans la province.

L'Association des assureurs — la Facility Association — est inactive dans les provinces dotées d'un régime d'assurance automobile publique.

En Saskatchewan, au Manitoba, en Colombie-Britannique et au Québec, l'âge, le sexe et l'état civil ne sont pas des critères utilisés pour déterminer les niveaux des primes. Étant donné que les compagnies d'assurance automobile publique doivent assurer tous les conducteurs et conductrices ayant un permis valide dans leur province, elles se servent du dossier de conduite de la personne, et non celui de ses pairs, pour calculer son niveau de primes.

Fait important, la plupart des sociétés d'assurance automobile publique établissent les tarifs en se fondant seulement sur le dossier de conduite de la ou du propriétaire immatriculé du véhicule. Le fait qu'une jeune personne puisse conduire le véhicule n'influe pas sur le tarif versé par le ou la propriétaire. Au lieu, dans la plupart des régimes publics, les conducteurs et conductrices sont récompensés par des rabais de conduite sécuritaire ou pénalisés par des amendes ou la perte de rabais d'assurance. Le risque présenté par l'infraction relative à la conduite ou l'accident avec responsabilité qui en est découlé détermine la pénalité financière. Cependant, les personnes qui maintiennent un bon dossier de conduite peuvent récupérer, avec le temps, leurs rabais de conduite sécuritaire.

En Saskatchewan, au Manitoba et en Colombie-Britannique, les commissions des entreprises de service public doivent préalablement approuver les augmentations de tarifs. Au Québec, le tarif de base pour l'assurance automobile obligatoire publique est énoncé dans une loi provinciale.

Même si les sociétés d'assurance automobile publique ont des valeurs fondamentales et des procédés administratifs ou opérationnels semblables, les régimes dans lesquels elles fonctionnent sont légèrement différents. La Insurance Corporation of British Columbia est la seule société de la Couronne qui fonctionne dans un régime de responsabilité civile; dans les trois autres provinces, les sociétés de la Couronne interviennent dans des régimes largement sans égard à la responsabilité. Chaque société a ses caractéristiques particulières ou ses produits spéciaux, qui ont évolué au fil des ans pour répondre aux besoins de sa clientèle.

En tant que fournisseurs monopolistes, les compagnies d'assurance automobile publique expliquent ainsi leurs primes généralement plus basses :

1) frais administratifs généraux moins élevés, en raison d'une plus grande efficience et d'économies d'échelle;

2) frais de commercialisation moins élevés;

3) frais limités en matière de sélection des risques;

4) mandats d'organisme sans but lucratif;

5) augmentation des recettes en raison de la diminution du défaut d'assurance et du nombre plus élevé de conductrices et conducteurs assurés.

Les compagnies d'assurance automobile publique investissent aussi fortement dans une gamme de programmes de sécurité routière dans leur province. Des exemples détaillés des initiatives de prévention sont présentés à l'annexe H. Les compagnies versent aussi des taxes sur les primes et des contributions pour les services de santé aux gouvernements provinciaux.

Les courtiers jouent un rôle clé dans la distribution de l'assurance automobile dans les quatre régimes publics. En général, c'est surtout aux courtiers que s'adressent les gens qui désirent souscrire une assurance automobile dans leurs collectivités locales. Dans trois des quatre provinces, le Québec étant l'exception, les courtiers vendent le régime d'assurance automobile publique de base au nom de la société de la Couronne et offrent par ailleurs une gamme de garanties facultatives et complémentaires pour le compte d'assureurs privés et de l'assureur public. Les commissions que touchent les courtiers varient : 7 % en Colombie-Britannique, 5 % au Manitoba et 4 % en Saskatchewan.

# Annexe D. — Assurance sans égard à la responsabilité au Canada

| Assurance sans égard à la responsabilité au Canada en 2002 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | C.-B. | Alb. | Sask. Resp. civile | Sask. Sans égard à la resp. | Man. | Ont. | Qué. | N.-B.* | N.-É. | Î.-P.-É | T.-N.-L. |
| Admin. | Publique | Privée | Publique | Publique | Publique | Privée | Publique | Privée | Privée | Privée | Privée |
| Frais médicaux | 150 000 $ | 10 000 $ | 150 000 $ | 5 000 000 $ | Aucune limite | 100 000 $ | Aucune limite | 50 000 $ | 25 000 $ | 25 000 $ | 25 000 $ |
| Frais funéraires | 2 500 $ | 2 000 $ | 5 000 $ | 5 732 $ | 6 442 $ | 6 000 $ | 3 951 $ | 2 500 $ | 1 000 $ | 1 000 $ | 1 000 $ |
| Revenu maximum pour invalidité | | | | | | | | | | | |
| % du revenu | 75 % du revenu brut | 80 % du revenu brut | 15 600 $ (totale) 7 800 $ (partielle) | 90 % du revenu net | 90 % du revenu net | 80 % du revenu net | 90 % du revenu net | S/O | S/O | S/O | S/O |
| Max./semaine | 300 $ | 300 $ | S/O | 58 000 $/ année | 63 000 $/ année | 400 $ | 53 000 $/ année | 250 $ | 140 $ | 140 $ | 140 $ |
| Soutien à domicile par semaine | 145 $ | 100 $ | Jusqu'à 309 $ | Jusqu'à 664 $ | Jusqu'à 886 $ | 185 $ | Jusqu'à 640 $ | 100 $ | 70 $ | 70 $ | 70 $ |
| Responsabilité civile minimale | 200 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ | 50 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ | 200 000 $ |
| Droit d'intenter des poursuites | Oui | Oui | Oui (franchise de 5 000 $) | Non avec quelques exceptions | Non | Oui (si le montant corres-pond au seuil) | Non | Oui | Oui | Oui | Oui |
| Indemnités moyennes payées en 2001 | 2 223 $ | 6 289 $ | S/O | S/O | 2 403 $ | 5 959 $ | S/O | 5 795 $ | 5 530 $ | 3 419 $ | 6 419 $ |

La Saskatchewan, l'Alberta et les provinces de l'Atlantique permettent les poursuites en plus des indemnisations minimales sans égard à la responsabilité

* Le Nouveau-Brunswick a adopté en 2002 des changements qui plafonnent les dommages-intérêts recouvrables en justice pour les blessures aux tissus mous. Les règlements à ce sujet sont entrés en vigueur le 1er juillet 2003. Le Manitoba ne prend en charge que les frais médicaux non couverts par le régime d'assurance-maladie provincial qui sont approuvés en vertu du régime. L'indemnité maximale de déficience permanente est passée, en 2002, à 118 192 $. La Colombie-Britannique, le Manitoba et la Saskatchewan offrent un régime public laissant place à la concurrence du secteur privé pour les garanties facultatives et complémentaires. Au Québec, l'assurance dommages matériels est le domaine du secteur privé. (Sources : BAC, SAPM, SGI, SAAQ, ICBC)

# Annexe E. — Liste des intervenants et des mémoires reçus

## Intervenants aux audiences publiques, octobre et novembre 2003

Alexander, Hazel Y.

Allstate du Canada, compagnie d'assurance, Robert Tisdale

Anderson, Keith, motocycliste

Angus-Miller Insurance, Grant Kimball

Association Acadienne et Francophone des aînées et aînés du Nouveau-Brunswick, Roger Doiron et Willie Lirette

Association canadienne des enseignantes et des enseignants retraités, George Little

Association d'assurance Co-operators, Florent Fontaine

Association d'assurance Co-operators, Roland Belliveau et Allan Francis

Association des assureurs (Facility Association), Peter Johnson, David J. Simpson et Jill Hepburn

Association des assureurs du Nord-Ouest, Gilles Carrier, Jeannot Martin, Mona LeBel et Denis Daigle

Association des courtiers d'assurances du Nouveau-Brunswick, Peter Johnson, Michael Daniels et Danny Harrigan

Association des employés de la fonction publique du Nouveau-Brunswick, Thomas Mann

Association des retraités du CN, Webb Vance, Gerald Dawson, Greg Murphy et Bruce Peacock

Association du Barreau canadien, Richard Bell et Leah Dayhorn

Assurance Alliance, Michael St. Onge

Assurance Beauséjour Insurance, Terry Gaudet

Assurance Després Hébert Insurance Ltée, Gilles Hébert et Roger Després

Assurance Goguen Protection Corp., Gilles LeBlanc

Assurance Mourant Ltée, Jean Mourant

Assurance Pierre Roy Insurance, Pierre Roy et Gilles Frenette

Aubé and DeGrace Insurance Ltd., Roger DeGrace

Aviva Canada Inc., Lorrie Hachey et Harry Trask

Barreau du Nouveau-Brunswick, Bruce Noble, Marc Richard, Tracey Deware et Rob Dysart

Béland, Gérard, mécanicien et activiste social

Belliveau, Kathy, agente d'assurance

Boudreau, Cathy

Boudreau, Roy, député

Boyce, Steven

Breau Disposal Ltd., Sharon DeRoche, agente d'administration

Bureau d'Assurance du Canada, Don Forgeron, MaryLou O'Reilly et Darrell Ledbetter

Bureau de réclamations C. Landry Ltée, Claude Landry

Cain Insurance Services, Dan Cain et Luke Cain

Campbell, Stuart, menuisier

Canadian Federation of Independent Business, Stéphane Robichaud et Yves Bourgeois

Cantelo, Raymond

Carnaghan Taylor Fowler Insurance, Nancy Thorne et Douglas Shippee

Citadelle, compagnie d'assurances générales, Bruce Moore

Claims Managers' Association of New Brunswick, Lynn Prescott et Rick Embleton

Coalition canadienne contre la fraude à l'assurance, Rick Dubin

Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick (CESP), David Nicholson

Conseil des citoyen(ne)s aîné(e)s du Nouveau-Brunswick, Ed Levert et Anne-Marie Gammon

Conseil des citoyen(ne)s aîné(e)s du Nouveau-Brunswick, section du Grand Moncton, Bob Young, Elmo Whittom, Allister McLeod, Greg Murphy et Barry Hould

Cooper, Leona

Cormier, Archer

Courtier d'assurance Solutions Inc., Georges Leger

Crawford Adjusters Canada, Guy Frenette, expert en sinistres indépendant et président de la CIAA, région du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, et Raymond Aucoin

Daigle, Janine, agente d'assurance

Delaney, Susan, experte en sinistres

Dominion of Canada, Scott Beattie

Doucette, Carmella

Drost Insurance, Michael Blanchard

Dykstra, Bethany, agricultrice

École secondaire Harbourview : William Nickson, enseignant, et élèves Cody Burke, Amanda Grant, Diana Page, Dan Saunders et Mike Wiley

Energy Probe Research Foundation, Consumer Policy Institute, Lawrence Solomon

Fairweathers Insurance, Bridget Hornyak

Fanning, Claire, experte en sinistres

Fédération des citoyens aînés du N.-B., R.G. Smalley

Fédération du travail du Nouveau-Brunswick, John Murphy, Jean-Marie Nadeau et Terry Carter

Fenwick, W. Peter

Gallant, Betty, agente d'assurance

Gary Billingsley & Associates Ltd., Gary Billingsley

Gates, Sharon, experte en sinistres

Gaudet Saulnier Assurance Ltée, Huberte Gaudet et Jacqueline Leblanc

Geddes, Sylvia

Girvan, Paulette, courtière indépendante

Guy R. Day & Son Limited, Tim Egan et Daryl Spires

Hachey, Art

Hall & Fairweather Ltd., compagnie d'assurance, Andrew Campbell

Harrigan Insurance Agency Ltd., Danny Harrigan

Harrison & Associés Assurance Inc., Lorne Losier

Hawkins, Brian D.

Higgins General Insurance, Kendall Higgins et Jennifer Adams

Huestis Insurance, David Huestis

Hughes, Joe, agent d'assurance

Hutchinson & Cochrane Insurance, Ken Cochrane

ING Insurance, Dennis Furlong

Jones, Stephen, courtier

Keenan, David

Leblanc, Jean, enseignant

LeBlanc, Mark E.

Legge, Michael, concessionnaire d'automobiles

Les Aînés et Aînées Notre-Dame-des-Neiges, Centre de l'amitié

L.P. Godbout Ltd., compagnie d'assurance, Guildo Godbout

MacDonald, Stella, serveuse de bar

MacRae Insurance Services, Brian MacRae

Masso-Tech, Robert Langis et Peter Simpson

McLaughlin, Eileen, programme bénévole de transport

Mères contre l'alcool au volant (MADD), Andrew Muire, Karen Dunham et Denise Green

Métallurgistes unis d'Amérique, Cal Luedee

Morrison, Roméo, prêtre

New Brunswick Mutual Insurance Association, Sandy Morrison

New Brunswick Physiotherapy Association, Ann Connolly

New Brunswick Private Practitioners of Physiotherapy, Cathy Simon

Newman, Mike, agent d'assurance

Nouveau Parti démocratique du Nouveau-Brunswick, Nan Luke

O'Connor, Daniel

Olmstead Insurance and Financial Services, Don Olmstead

Organisation des retraités des Métallos, Ed Levert

Paramount Insurance, Jean-Paul Léger

Paulin, Burt, député

P.D. Foster Insurance (1982) Ltd., Stuart Foster et Paul Foster

Pearson Insurance, Robert Kimball

Portage Mutual Insurance Co., Robert Wrye

Powell, Shirley, agente immobilière

Ratchford, Veronica, défenseure des personnes âgées

Rayworth, Gary, enquêteur d'assurance

Robichaud, Carmel

Royal & Sun Alliance, Frank Mumford et Beth Foote

Saint John Community Loan Fund, Seth Asimakos

Sears Insurance Limited, Scott Embree

Sirois, Collette

Société des enseignantes et des enseignants retraités francophones du Nouveau-Brunswick, Roger Doiron et Hector Cormier

Société des professionnels d'assurance agréés, John Delaney

State Farm Insurance, Andy Williams, Wendy Williams et Robert Cook

St. Onge, Michael

Sun Alliance, Patrick Durepos et Lily Durepos

Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), David Rouse et Raymond Léger

W.W. Thorne Insurance Ltd., Myles Hall

Walker Insurance, John Walker et Jason Walker

Walls, Roland

Whalen, Jenny

Wilhelm, Linda

Wilson Insurance, David Wilson

## Mémoires reçus par le comité avant le 1er février 2004

Ainsworth, Philip L.

Allen, Richard

Anderson, Blake

Ashe, Randy

Association canadienne des assureurs par marketing direct, Andrew Rogacki

Atlantic Institute for Market Studies (AIMS), Brian Lee Crowley

Audet, Jean-Guy

Basque, Jean-Claude

Bathurst and District Labour Council, Michael Knowles, président

Benton, S. Bruce

Bernard, Ron, et Robin Bernard

Blanchard, Léo

Branch, Gary A.

CGI Experts en sinistres Inc., Kelly W. Roberts

Chappell, Wanda

Charette, Claude

Chisholm, Daniel

Commission des droits de la personne du Nouveau-Brunswick

Cook, Greg

Cyr, Sylvain

Dames d'Acadie de Campbellton, Jeannine Arseneau

Duclos, Roger Body Shop

Duguay, Carol

Economical, Compagnie Mutuelle d'Assurance, Garry Fox

Eidt, Doug

Fairweather, Brad

Foran, Jackie

Fraser Institute, Ontario, Mark Mullins

Gaddess, Sylvia

Gaudet, Roger

Gilbert, Peter

Godin, Yvon, député

Guay, Michel

Hughes, J., conseiller technique en sinistres

Jordan, Avon

Kelly, Kimberly A.

Lambert, Murray

LeBlanc, Jean

Leonard, R.

Lunney, John, ministère de la Sécurité publique

MacLeod, Allister

Martin, Jocelyn

Martin, Robert

Matthews, Kevin W.

McAllister, Glenn

McGaw, Rick

Meloche Monnex Inc.

Mémoires anonymes (le premier ne donne que l'adresse électronique de l'auteur; le deuxième est signé « Concerned Citizen » (personne préoccupée)

Millican, Allan

Morrison, Shane

North American Chronic Pain Association of Canada, Helen Tupper

Ouellette, Morel Z.

Pitre, Murielle

République Éducation Automobile Enr., école satellite d'April Sénéchal

Rideout, Donald

Robert, Jean et Alexa Roy

Robichaud, James

Société des Acadiens et Acadiennes du Nouveau-Brunswick, Daniel Thériault

Squarebriggs, Robert

Suedath, Roderick

Toner, Raymond

Trevors, Frank

Vautour, Cathy

Walsh, Richard

Wawanesa Assurance et son personnel du secteur de Petitcodiac : Debra Colborne, Brenda Gilmore, Judy et Earl Doucette, Shirley Mullin, Beatrice Price, Lea Jones, Kelly Donnelly, Helen Munro, Stacey Price et Julie Brown-Robichaud

Wheaton, Brenda

Si vous avez comparu devant le Comité spécial de l'assurance automobile publique ou avez déposé un mémoire à l'intention du comité mais que votre nom ne figure pas sur la liste, prière d'appeler le bureau du greffier de l'Assemblée législative au (506) 453-5914 afin que les archives publiques puissent être corrigées.

# Annexe F. — Sommaire des consultations publiques

Afin d'entendre l'avis des gens du Nouveau-Brunswick au sujet de l'assurance automobile publique, le comité a tenu en octobre et en novembre 2003, dans huit collectivités, des audiences publiques pendant lesquelles environ 100 exposés sont présentés. Des rencontres publiques informelles ont eu lieu après chaque audience pour donner aux gens l'occasion de parler de l'assurance automobile publique avec les membres du comité. En plus de tenir des audiences, le comité a reçu les observations de 100 autres personnes du Nouveau-Brunswick par courrier électronique, par téléphone et au moyen de mémoires.

Le comité a reçu plusieurs centaines de lettres d'un groupe de personnes âgées qui préconisent l'établissement d'un régime d'assurance automobile publique. Puisque c'est le gouvernement qui décidera de la mise en oeuvre d'un tel régime, le comité a décidé qu'il convient de faire suivre les lettres au ministre de la Justice, qui est chargé du dossier de l'assurance. Le comité a aussi reçu une pétition signée par 5 500 personnes en faveur de l'assurance automobile publique, qui sera présentée à la Chambre à la première occasion.

## Participation

Le comité a entendu les avis de représentants du secteur de l'assurance privée du Nouveau-Brunswick, d'organisations d'entreprises et de professionnels, de propriétaires de petites entreprises, des parlementaires provinciaux, d'organismes communautaires, de jeunes, de personnes âgées, de syndicats, de conducteurs et conductrices qui avaient des expériences à partager et d'autres parties intéressées.

La partie qui suit résume les thèmes principaux abordés pendant les consultations publiques et liés au mandat du comité relativement aux éléments clés de conception tels que la responsabilité civile ou l'assurance sans égard à la responsabilité, les critères d'évaluation des risques, le rôle du secteur privé et d'autres professionnels et le meilleur régime d'assurance automobile publique pour le Nouveau-Brunswick.

## Conséquences de l'augmentation des tarifs d'assurance automobile

Les témoignages devant le comité indiquent que les tarifs élevés ont un effet négatif sur les économies locales à cause des graves conséquences pour les travailleurs et travailleuses, les petites entreprises, les étudiants et étudiantes, les jeunes, les personnes âgées, les sans-emploi et les organismes de services communautaires.

Un mécanicien de Campbellton a dit au comité que le nombre de réparations normalement couvertes par l'assurance (desquelles l'atelier retirerait probablement des profits) diminuait. Selon lui, les gens ne veulent pas présenter des demandes de règlement de peur d'être pénalisés par des augmentations importantes de leurs primes à la suite d'un sinistre. Dans la Péninsule acadienne, un autre mécanicien a dit au comité que moins de réparations de toutes sortes étaient faites à son atelier parce que les gens ne gardaient qu'une seule voiture, alors que, auparavant dans la région, les familles qui travaillent auraient normalement eu deux voitures en raison de la distance entre le domicile et le lieu de travail. Il a aussi dit que moins de gens conduisent, parce que l'assurance est inabordable ou impossible à obtenir. Le comité a appris qu'une femme s'est installée dans une autre collectivité où elle pouvait se rendre à pied aux endroits où elle avait accès aux services nécessaires, car elle n'avait pas les moyens de payer les primes d'assurance automobile.

Des observations empiriques ont été volontiers et fréquemment présentées quant au nombre de personnes qui conduisent sans assurance à cause des primes élevées ou parce que l'assurance automobile est impossible à obtenir, surtout dans le nord de la province. Le comité n'a reçu aucune preuve vérifiable que le défaut d'assurance a augmenté.

Des intervenants, y compris le propriétaire d'une école de conduite et un concessionnaire d'automobiles et de véhicules de camping, ont dit au comité à quel point les tarifs élevés de l'assurance automobile touchent l'économie : des personnes doivent choisir entre des paiements d'assurance ou des paiements hypothécaires; des travailleurs au salaire minimum n'ont pas les moyens de payer l'assurance dont ils ont besoin pour continuer à se servir de leur voiture et ainsi pouvoir se rendre au travail; des familles vendent leur deuxième véhicule, ce qui compromet les chances de gains additionnels pour le ménage. De petites entreprises ne peuvent plus faire face aux coûts supplémentaires de l'assurance et doivent réduire les services, au risque de perdre des clients. D'autres personnes ont dit qu'elles pouvaient se permettre les mensualités d'un véhicule neuf mais pas les primes d'assurance.

Le comité a aussi entendu parler, surtout dans la Péninsule, d'élèves qui, incapables de payer des primes d'assurance et des frais de scolarité, abandonnaient leurs études parce qu'ils n'avaient aucun moyen de se rendre au collège ou à l'université.

Des personnes âgées ont dit au comité qu'elles se sentent isolées, que les personnes à revenu fixe n'ont pas les moyens de payer les primes élevées et que les personnes âgées se sentent confinées chez elles. Elles sont anxieuses et craintives lorsqu'elles doivent s'occuper de besoins fondamentaux sans moyen de transport, des besoins fondamentaux tels que des visites chez le médecin et des courses à l'épicerie et à la pharmacie. Le fardeau supplémentaire sur les modestes finances des retraités dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick est lourd.

À Saint John et à Caraquet, le comité a entendu dire que les organismes de services communautaires ont été durement touchés par les primes élevées d'assurance automobile, surtout les organismes qui dispensaient des programmes de transport pour les personnes pauvres, les personnes âgées et les personnes handicapées. Un organisme de développement économique communautaire de Saint John a été pressenti par des gens qui désiraient emprunter de cet organisme pour payer leur assurance automobile et qui ont forcément essuyé un refus. Les intervenants en question désirent un régime public qui offre des tarifs stables et abordables et un système raisonnable d'évaluation des risques qui permettra l'assurance de personnes pauvres et d'organismes sociaux qui ont peu de financement.

Des particuliers dont les primes d'assurance n'ont pas beaucoup changé ces dernières années et qui sont satisfaits du système actuel ont aussi fait connaître leurs avis au comité.

## Évaluation et sélection des risques

Des intervenants ont soutenu que les règles d'évaluation et de sélection des risques sont problématiques. Selon certains, les règles sont mal comprises et sont perçues comme obscures, inéquitables et appliquées arbitrairement. D'autres ont fait valoir que la sélection sévère des risques était nécessaire afin de compenser les pertes causées par l'augmentation des sinistres liés à des blessures aux tissus mous et que des changements législatifs amélioreraient les méthodes de sélection des risques.

De nombreux intervenants se sont dits hautement préoccupés par l'impossibilité de prévoir, d'une année à l'autre, les conséquences qu'un accident de la circulation avec responsabilité a sur le niveau de risque personnel et sur les primes.

Le comité a entendu des témoins préférant l'assurance liée au conducteur ou à la conductrice et non au véhicule et les tarifs d'assurance liés à la personne, selon son dossier de conduite, et non au nombre de conducteurs ou de conductrices dans le ménage, à leur dossier de conduite, à leur âge, à l'année du véhicule et à d'autres facteurs d'évaluation des risques.

## Territoires

L'évaluation des risques tenant compte du territoire est une question fréquemment soulevée devant le comité. Des intervenants ont dit qu'ils s'estiment mal servis par un système de tarification territoriale qui consacre des tarifs d'assurance considérablement plus élevés dans une région de la province par rapport à une autre région ou même qui, comme dans le Nord, met parfois les gens dans l'impossibilité de s'assurer parce que les compagnies ont arrêté d'y consentir des polices. Le comité a aussi entendu dire que les fortes indemnités versées en cas de sinistre dans certaines régions y ont justifié des primes plus élevées. D'autres ont fait valoir des arguments contre les primes équitables, en disant que les conducteurs et conductrices dans une région de la province ne devraient pas payer davantage pour que ceux et celles dans une autre région puissent payer moins.

## Âge et sexe

Des jeunes se sont dits frustrés par leur statut de risque aggravé et ont préconisé des primes calculées en fonction du dossier de conduite et non en fonction de l'âge, dans un régime public. Des intervenants ont dit au comité que les primes élevées qu'ils devaient payer faisaient obstacle à leur participation à la société : ils ne pouvaient se rendre à l'école, à leurs emplois à temps partiel, à des installations sportives et à d'autres centres d'activités qui font partie du cheminement vers la vie adulte indépendante. Certains d'entre eux ont fait des suggestions visant l'amélioration du système de permis gradués pour les jeunes conducteurs et conductrices, des cours de conduite automobile et des programmes de sécurité routière.

Les personnes âgées partagent la frustration des jeunes parce qu'elles sont aussi classées comme risques aggravés en raison de leur âge, ce qui rend les primes inabordables et fait obstacle à leur participation à la société. Elles ont fait valoir la nécessité de tarifs d'assurance calculés en fonction des dossiers de conduite et elles ont suggéré des améliorations du système de surveillance de l'aptitude à conduire, des examens de santé et un système de retrait progressif du permis, qui contribueraient à promouvoir la conduite sécuritaire chez les personnes âgées.

Le comité s'est fait dire que, dans le secteur de l'assurance automobile, la discrimination en fonction de l'âge n'est permise que dans le cas des mineurs et si la loi l'autorise. Dans les autres cas, selon ce que le comité a entendu, une plainte de discrimination pourrait être déposée auprès de la Commission des droits de la personne du Nouveau-Brunswick. Dans le même ordre d'idées, des témoignages au comité ont fait valoir que l'évaluation des risques en fonction du sexe et de l'état civil est d'une légalité douteuse et que les personnes qui s'estiment lésées ont le droit de déposer une plainte auprès de la commission.

## Association des assureurs

Le comité s'est fait dire que le rôle joué par l'Association des assureurs, la Facility Association, en ce qui a trait aux primes élevées et au manque d'équité en matière d'accès à l'assurance suscite des préoccupations. Les lignes directrices sur la sélection des risques, qui permettent aux assureurs de rejeter des clients et clientes et de les forcer à recourir à l'Association des assureurs, dont les tarifs sont élevés, sont considérées comme inéquitables, en particulier dans des cas apparemment insignifiants, comme des déchéances de garantie pour cause de maladie ou d'absence temporaire ou l'utilisation saisonnière d'un véhicule.

Le comité s'est fait dire que l'Association des assureurs avait plus de 25 000 clients et clientes en 2003 et que leur nombre a chuté à 18 000 depuis que des modifications législatives ont été apportées le 1er juillet 2003. Selon les témoignages présentés au comité, le nombre normal de véhicules tombant sous le régime de l'Association des assureurs est d'environ 6 000 dans une province de la taille du Nouveau-Brunswick.

## Conception du système : responsabilité civile ou assurance sans égard à la responsabilité

Les intervenants ont typiquement exprimé une préférence soit pour un système fondé sur la responsabilité civile soit pour un système d'assurance sans égard à la responsabilité.

## Responsabilité civile

Le comité a entendu des témoignages voulant qu'un régime d'assurance publique fondé sur la responsabilité civile sans des plafonds déterminés par la loi, tels que le plafond de 2 500 $ pour les souffrances et douleurs en raison de blessures aux tissus mous, est préférable parce qu'il donne aux victimes l'accès aux tribunaux en cas de différends et il permet aux tribunaux de déterminer, au cas par cas, l'indemnisation qui convient aux circonstances.

Dans un système fondé sur la responsabilité civile sans plafond, la victime d'un accident peut intenter une poursuite pour la perte de la capacité de gagner un revenu, pour les souffrances et douleurs, pour les soins médicaux et pour la réadaptation. Il a été admis que l'indemnisation des victimes est retardée dans un système de responsabilité civile.

D'autres intervenants ont exprimé des préoccupations quant aux poursuites judiciaires qui sont souvent longues et difficiles pour les victimes et ont souligné que les résultats ne sont pas toujours bons quand il s'agit d'accidents à un seul véhicule ou des cas où une personne conduit sans assurance.

## Assurance sans égard à la responsabilité

Le comité s'est fait dire qu'un régime universel axé sur la réadaptation était préférable. Lorsque les intervenants se sont fait demander leur préférence en matière de régime public, la plupart ont recommandé un régime sans égard à la responsabilité fondé soit sur le modèle du Manitoba soit sur le modèle du Québec.

Selon des intervenants, le régime public sans égard à la responsabilité offre des primes stables et une indemnisation équitable. Des représentants d'organisations professionnelles de la santé et de la réadaptation ont fait part de leur appui à un régime qui facilite l'accès rapide aux services de traitement pour les accidentés. Des massothérapeutes et des physiothérapeutes qui traitent beaucoup de blessures aux tissus mous découlant d'accidents de la circulation ont dit au comité que les meilleurs résultats surviennent lorsque l'intervention thérapeutique se fait rapidement. Selon eux, dans le système privé, leurs clients et clientes attendent de 30 à 120 jours pour recevoir l'indemnisation qui leur permettra de suivre la thérapie, et ils disent que c'est trop long. Ils préconisent un régime public axé sur la réadaptation au lieu de l'indemnisation.

D'autres intervenants n'étaient pas prêts à étendre, dans un régime public, les prestations sans égard à la responsabilité aux conducteurs et conductrices avec facultés affaiblies, dangereux ou criminels.

(Il est important de signaler que, dans un système sans égard à la responsabilité, la responsabilité n'est pas un critère de l'accès aux prestations, mais elle est le critère le plus important pour déterminer les niveaux des primes.)

## Rôle du secteur privé

Généralement, le comité a constaté un appui au maintien du rôle des courtiers et des agents pour conseiller les consommateurs et consommatrices sur des questions d'assurance dans le régime public. Des intervenants ont exprimé leur appui à un équilibre entre le public et le privé en matière d'assurance automobile. Une minorité s'est exprimée contre des liens avec les compagnies d'assurance du secteur privé.

Les courtiers ont convenu qu'ils pouvaient accepter un rôle dans la vente d'une assurance automobile de base obligatoire ainsi que d'une assurance facultative au titre d'un régime néo-brunswickois d'assurance automobile publique. Le modèle québécois, selon lequel les assureurs privés s'occupent du véhicule tandis que l'assureur public s'occupe des personnes, plaît aux intervenants qui préfèrent un rôle aussi important que possible pour le secteur privé.

Le comité a entendu une recommandation portant que le régime d'assurance automobile publique proposé permette aux courtiers de vendre ou de transférer leur licence à d'autres courtiers. Il a été recommandé aussi que, du moins au cours des premières années du régime public, les opérations soient effectuées en personne au lieu d'être effectuées au moyen d'Internet ou de centres d'appels.

## Sécurité

Des intervenants ont dit au comité qu'ils préconisaient que les recettes en primes d'assurance soient réinjectées dans le régime public à la faveur de programmes visant à améliorer la sécurité routière et les cours de conduite automobile. On a fait valoir que l'alcool au volant devait être chose du passé. Des intervenants ont exprimé l'opinion que les personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies devraient être traitées sévèrement dans le régime public.

## Gouvernance, reddition de comptes et viabilité financière

Le comité s'est fait dire que les conducteurs et conductrices veulent un régime d'assurance automobile transparent; ils veulent savoir exactement ce qu'ils recevront et à quel prix et ils veulent une assurance de base obligatoire universelle et abordable.

Les intervenants se sont dits en faveur de deux des quatre modèles proposés, soit les régimes du Manitoba et du Québec, avec des adaptations à la réalité du Nouveau-Brunswick.

Des intervenants ont dit que le modèle d'assurance automobile publique devrait faire en sorte que les conducteurs, les conductrices et les propriétaires, et non pas les contribuables, paient les frais du régime et que tout excédent de recettes soit réinvesti dans le régime d'assurance automobile, retourné aux cotisants et cotisantes ou consacré à des initiatives en matière de sécurité et qu'il ne soit pas versé au Trésor provincial. Le comité s'est fait dire que le gouvernement ne devrait pas avoir droit de regard sur la tarification du régime public et que le régime d'assurance automobile publique ne devrait pas être subventionné par les recettes fiscales générales.

Sans approuver un type d'assurance publique plutôt qu'un autre, la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick (CESP), par l'intermédiaire de son président, a encouragé le comité à examiner la façon dont le régime d'assurance publique du Manitoba est structuré; dans cette province, la surveillance de la société de la Couronne est entièrement assumée par un organisme de réglementation indépendant comme la CESP. Le président a approuvé le fonctionnement, au Manitoba, d'un tribunal aussi indépendant du gouvernement, qui connaît des appels interjetés contre des décisions de la SAPM relativement aux indemnités.

Le président a aussi recommandé que les responsables de dossiers qui guident les gens dans la filière du régime d'assurance publique soient indépendants du gouvernement et de la Société d'assurance publique. Les parties lésées auraient ainsi l'impression que ces responsables agissent uniquement dans leur intérêt et non dans celui de l'assureur public.

En outre, la CESP a recommandé que la Société d'assurance automobile publique conserve les fonds du régime public et que ceux-ci ne fassent pas partie des recettes générales de la province. Elle a aussi recommandé qu'une telle disposition soit inscrite dans la loi établissant le régime d'assurance automobile publique.

Même si des intervenants ont exprimé des doutes à l'égard de la capacité de transparence d'une corporation de la Couronne, d'autres ont fait valoir qu'un régime public rendrait davantage compte à la clientèle. Le comité a été fortement encouragé à prévoir dans la loi constitutive la transparence et l'examen du fonctionnement et des finances de la corporation.

### Défense des consommateurs et consommatrices

Le comité a entendu des témoignages faisant état du besoin d'un poste officiel de défenseur des consommateurs et consommatrices pour protéger les titulaires de police et du besoin d'une procédure d'appel bien définie. Des observations ont été présentées en faveur d'un tribunal indépendant dans le régime public.

## Quel modèle choisir pour le Nouveau-Brunswick?

Le comité a appris que les régimes du Manitoba et du Québec avaient la préférence comme modèles d'un régime d'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick. La question de choisir entre la Saskatchewan ou le Manitoba a été fréquemment soulevée.

Quant au modèle manitobain, des intervenants ont apprécié la transparence, l'équité et la stabilité des tarifs et des services mais se sont dits contre le concept des territoires.

Dans le cas du modèle québécois, le rôle plus important du secteur privé était attrayant pour les gens qui sont préoccupés par la perte d'emplois dans ce secteur qu'occasionnera la transition vers le régime public. Cela ne constituait pas une préoccupation pour un des intervenants, puisque les pertes d'emploi sont souvent le prix du changement. Un autre intervenant, un agent d'assurance, a dit qu'il pourrait s'adapter au régime public en modifiant sa façon d'organiser son bureau.

Les gens de loi ont recommandé le modèle britanno-colombien parce qu'il conserve le droit d'intenter des poursuites, et le modèle saskatchewannais a reçu un certain appui parce qu'il offre le choix entre la garantie sans égard à la responsabilité et la garantie de responsabilité civile, même s'il a été signalé que peu de conductrices et conducteurs saskatchewannais choisissent la garantie responsabilité civile.

# Annexe G. — Liste des exposés à huis clos

Des fonctionnaires d'un certain nombre de ministeres et d'organismes gouvernementaux ainsi que d'autres personnes ont rencontré le Comité spécial de l'assurance automobile publique tout au long de ses deliberations pour fournir de l'information, de l'orientation et des conseils. Il s'agit notamment de :

Desjardins, Pierre-Marcel, Université de Moncton, expert-conseil en économie auprès du comité;

Frechette, Serge, expert-conseil en commerce auprès du comité;

Insurance Corporation of British Columbia (par vidéoconférence);

ministere des Entreprises Nouveau-Brunswick;

ministere des Finances du Nouveau-Brunswick;

ministère de la Justice du Nouveau-Brunswick;

ministère de la Sante et du Mieux-être du Nouveau-Brunswick;

ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick;

Saskatchewan Government Insurance;

Schubert, Jon, et Laurel Wood, experts-conseils en assurance et en affaires auprès du comité;

Services Nouveau-Brunswick;

Société d'assurance publique du Manitoba;

Société de l'assurance automobile du Québec.

# Annexe H. — Sociétés d'assurance automobile publique : initiatives de sécurité routière

Dans les quatre régimes d'assurance automobile publique du Canada, soit ceux de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, du Manitoba et du Québec, une partie des recettes de la société d'assurance est utilisée pour promouvoir la sécurité routière.

Le modèle d'assurance automobile publique proposé pour le Nouveau-Brunswick est unique; cependant, il est assez semblable à celui du régime du Manitoba pour qu'il convienne d'examiner la promotion de la sécurité routière faite dans ce régime, afin de déterminer si l'équivalent pourrait être élaboré ici.

Les sommes consacrées à la sécurité routière dans un régime d'assurance automobile publique varient d'une province à l'autre; cependant, les principes directeurs des régimes publics englobent des efforts concertés pour réduire le nombre de collisions, de blessures, de décès et de demandes de règlement.

## Manitoba

La Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM) a élaboré un programme de sécurité routière appelé Bonne route! Il s'agit, pour ainsi dire, d'un programme cadre qui englobe un certain nombre d'initiatives de sécurité en vue de protéger les gens contre ce que coûtent les accidents de la circulation sur le plan humain et économique.

Le programme est administré par la SAPM en collaboration avec des partenaires en vue de cerner les questions de sécurité routière et de concevoir et de dispenser des programmes qui traitent ces questions. Les partenaires sont les suivants : services de toxicomanie, organismes d'application de la loi, services d'incendie, organisations de sécurité communautaires, associations de l'industrie de l'assurance, écoles, associations médicales ainsi que ministères fédéraux et ministères provinciaux tels que celui de la Justice et celui des Transports, notamment la Direction du contrôle de la circulation routière.

Le programme Bonne route! chapeaute plusieurs initiatives dans trois domaines qui sont considérés comme des problèmes majeurs en matière de sécurité routière : conduite avec facultés affaiblies, excès de vitesse, usage de dispositifs de protection pour les adultes et d'ensembles de retenue pour enfants. Ce sont toutes des initiatives communautaires visant à informer les gens qui circulent sur les routes, à décourager les comportements indésirables et à rassembler des données.

Beaucoup d'efforts sont consacrés aux conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés, âgés de 16 à 19 ans et de 55 ans et plus. Les initiatives en question incluent les cours de conduite, les épreuves de conduite et la reprise de ces épreuves.

La SAPM a élaboré un programme visant des risques spéciaux pour traiter de la sécurité des véhicules utilitaires et des véhicules de transport long parcours. Le programme comprend une unité diagnostique itinérante pour l'inspection des freins et de la suspension des poids lourds et qui fait sur le terrain la collecte d'autres données liées à la sécurité.

## Saskatchewan

Saskatchewan Government Insurance (SGI) est l'organisme de premier plan dans cette province en matière de sécurité routière. Elle fournit des programmes et des initiatives en sécurité, axés sur la conduite sécuritaire, la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, les cours de conduite, les normes des véhicules et la sécurité chez les transporteurs routiers.

SGI fait aussi des campagnes de sensibilisation et offre des programmes éducatifs pour traiter les questions prioritaires, soit la conduite avec facultés affaiblies, la sécurité des enfants à bord des véhicules et l'utilisation des systèmes de retenue des occupants.

Il est difficile de citer des chiffres précis sur les dépenses annuelles en sécurité routière et les économies réalisées grâce aux programmes de sécurité routière, mais SGI consacre 2 % des primes acquises chaque année à des programmes de sécurité routière, de publicité et d'éducation. Quant aux économies que SGI réalise grâce à ses programmes, il est également difficile d'établir un lien direct entre les économies réalisées et les programmes de sécurité routière. Les chiffres utilisés par SGI pour représenter les coûts moyens des collisions sont les suivants : 96 000 $ pour une collision mortelle; 16 000 $ pour une collision causant des blessures; 3 500 $ pour une collision causant des dommages matériels.

Parmi les programmes de SGI destinés aux conductrices et conducteurs, jeunes et moins jeunes, il y a des programmes de permis par étapes pour les conductrices et conducteurs novices ainsi qu'un programme d'examen médical qui vise, entre autres, les conductrices et conducteurs vieillissants. SGI participe au programme de cours obligatoires de conduite automobile qui est offert dans les écoles secondaires de la province et elle présente des exposés sur la sécurité routière dans les écoles. SGI fournit les fonds de fonctionnement de Students Against Drinking and Driving et de la Safety Squad, un programme d'été qui envoie des élèves à des activités communautaires pour parler aux jeunes de questions liées à la sécurité routière. Elle appuie aussi le Saskatchewan Safety Council dans ses initiatives de sécurité routière pour les élèves du primaire.

SGI fait aussi, en matière de sécurité, de la publicité à la radio, à la télévision, dans les journaux, au moyen d'affiches et de panneaux et dans les toilettes publiques. La publicité vise surtout les hommes de 19 à 35 ans et porte sur la conduite avec facultés affaiblies et sur l'emploi des ceintures de sécurité.

SGI crée des partenariats qui favorisent la sécurité routière, notamment avec des corps de police, des professionnels de la santé, des membres du personnel médical d'urgence, d'autres organismes de sécurité provinciaux, des courtiers d'assurance, des écoles, des collectivités autochtones et des particuliers.

## Colombie-Britannique

La Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) a reçu pour mandat de créer dans la province un milieu propice à une conduite plus sécuritaire. Elle concentre ses efforts sur l'amélioration des routes, une meilleure conception des véhicules, les cours de conduite, l'appui à l'application du code de la route, un programme de permis gradués pour les conducteurs et conductrices novices et une meilleure réadaptation des personnes accidentées. Le principe est de réduire les charges des sinistres et de maintenir les primes à un bas niveau.

La baisse de 26 % du taux d'accidents impliquant des conducteurs et conductrices novices en Colombie-Britannique, après la deuxième année de fonctionnement du programme de permis gradués, est attribuée à ce programme.

La ICBC fait équipe avec des ministères provinciaux et les services municipaux afin d'apporter des améliorations aux endroits où des collisions se produisent fréquemment et afin que la sécurité soit prise en considération dans l'aménagement de nouvelles routes et de nouvelles collectivités. De telles initiatives sont cofinancées ; la ICBC y investit si elle prévoit au moins un taux de rendement de base.

Le programme Safer City fait participer la ICBC, des municipalités, la police et des groupes communautaires à l'élaboration d'initiatives en matière de sécurité routière pour traiter les problèmes locaux. La ICBC collabore avec des organisations du secteur privé, notamment pour élaborer un système de protection de la faune, et avec des constructeurs de véhicules, pour concevoir un appareil de mesure pour l'ajustement des appuie-tête.

La ICBC fournit au gouvernement des services qui ne sont pas liés à l'assurance; par exemple, elle perçoit les droits requis pour les permis et les amendes et elle remet l'argent directement au gouvernement.

## Québec

Au Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) publie un certain nombre de brochures et de livrets sur divers sujets liés à la sécurité routière, comme l'alcool au volant, l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, les obligations qu'ont les conducteurs et les conductrices de véhicules lourds, les règles de sécurité pour les piétons et les campagnes spéciales visant la sécurité des enfants, comme celle mettant en vedette la mascotte Monsieur S, « S » pour Sécurité.

De plus, la SAAQ crée du matériel éducatif pour aider les gens à se préparer à la formation des conducteurs et à l'épreuve de conduite. Le Québec a un programme de permis probatoires pour les conducteurs et conductrices novices de voitures particulières ou de véhicules poids lourds. La SAAQ offre aussi une formation pour les conducteurs et conductrices de cyclomoteurs et de motocyclettes.

En 2001, la SAAQ a lancé le programme de sécurité routière Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : Volet routier. Depuis 1985, les accidents mortels diminuent au Québec, malgré l'augmentation du nombre d'automobiles et du kilométrage parcouru. La SAAQ attribue la diminution à ses campagnes de sensibilisation sur l'alcool au volant et la vitesse, à l'augmentation de la surveillance policière, à la hausse importante du port de la ceinture de sécurité, à des mesures législatives vigoureuses visant la conduite avec facultés affaiblies, à la suspension des privilèges et au système de permis probatoires. La Politique de sécurité vise à diminuer encore davantage le nombre d'accidents mortels de la route au moyen d'une approche à quatre volets de la sécurité routière : le facteur humain, le facteur véhicule, le facteur environnement routier et le facteur environnement socioéconomique.

LA SAAQ est responsable du *Code de la sécurité routière* du Québec — la conduite avec facultés affaiblies, l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, les casques de vélo, le comportement des piétons, les règles pour les conductrices et conducteurs âgés et ainsi de suite — et elle investit plusieurs millions de dollars par année dans des programmes et la publicité.

## Récupération

Une initiative à la périphérie de la sécurité routière est la vente ou le recyclage des véhicules déclarés pertes totales. Au Manitoba, une vente aux enchères hebdomadaire d'environ 350 véhicules rapporte 20 millions de dollars par année à la SAPM. En Saskatchewan, le programme équivalent relève des centres de récupération de SGI, qui vendent tout ce qui peut être récupéré après un sinistre, des pièces détachées aux véhicules entiers endommagés. Les centres de récupération vendent à l'unité des véhicules entiers endommagés et lancent des appels d'offres pour des blocs de véhicules. Ils démontent environ 2 000 véhicules par année, vendent certaines pièces et en réutilisent d'autres dans leurs ateliers de réparation. Les centres recyclent aussi l'antigel, le carburant, le fréon et l'huile des véhicules récupérés. SGI a des centres à cinq endroits en Saskatchewan et elle emploie plus de 100 personnes. La SAAQ n'a pas de programme de récupération de véhicules parce qu'elle assure la personne plutôt que le véhicule. Elle ne tire rien de l'aliénation des véhicules déclarés pertes totales.

La ICBC vend ses véhicules déclarés pertes totales dans un système d'enchères en ligne. De cette façon, elle vend environ 40 000 automobiles par année et réinvestit 50 millions de dollars dans ses activités. La ICBC a des emplacements de récupération d'un bout à l'autre de la province mais elle ne vidange pas les fluides pour le recyclage. C'est l'acheteur qui doit s'en occuper. Certains véhicules déclarés pertes totales sont vendus uniquement pour les pièces, d'autres peuvent être remis en état et d'autres encore peuvent reprendre la route.

# Annexe I. — Sociétés d'assurance automobile publique : prévention de la criminalité

Il est généralement reconnu par l'industrie de l'assurance que de 10 % à 15 % des demandes de règlement présentées au Canada comprennent un aspect frauduleux. Les estimations ne font pas de distinction entre les régimes publics et les systèmes privés.

Étant donné que le modèle d'assurance automobile publique qui est proposé pour le Nouveau-Brunswick se rapproche davantage du régime du Manitoba que de ceux de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan ou du Québec et comme ces trois dernières provinces luttent contre la fraude à peu près de la même manière que le Manitoba, le présent document traitera surtout de la gestion des fraudes au Manitoba afin de proposer comment le Nouveau-Brunswick pourrait adopter une formule équivalente.

Les quatre sociétés d'assurance automobile publique du Canada sont membres de la Coalition canadienne contre la fraude à l'assurance.

## Manitoba

La SAPM participe à plusieurs initiatives de lutte contre les vols de véhicules et la fraude à l'assurance au Manitoba :

- Section des enquêtes spéciales,
- programme de délit de fuite,
- procureur spécial de la Couronne,
- partenariats avec les organismes d'application de la loi,
- ligne Info-crime.

## Section des enquêtes spéciales

La Société d'assurance publique du Manitoba combat la fraude par l'intermédiaire de la Section des enquêtes spéciales (SES). La SES enquête sur environ 3 500 demandes de règlement par année, soit environ 1,6 % des demandes présentées par la clientèle. La SES collabore avec les services de police locaux et la Gendarmerie royale du Canada pour enquêter sur des demandes relatives à des cas tels que les dommages corporels, les vols et les incendies et pour recouvrer les prestations versées à la suite de demandes frauduleuses. La SES estime que ses activités économisent aux cotisants et cotisantes environ 14,4 millions de dollars par année, soit le total des prestations dont le versement est évité et des recouvrements en justice des prestations obtenues frauduleusement. La SES intente des poursuites dans tous les cas de fraude, peu importe le montant en cause. Après avoir fait l'objet d'une enquête, les demandes de règlement sont retirées, ou le règlement est évité d'une autre manière ; une accusation peut être portée au pénal, et les prestations effectivement versées à la suite d'une demande frauduleuse sont recouvrées. Dans ce dernier cas, la SES poursuit les fraudeurs, sans exception, au civil en recouvrement de prestations, lesquelles sont remboursées au rythme que le ou la coupable de fraude peut se permettre.

À la SES, 19 membres du personnel d'enquête sont affectés à la fraude à l'assurance automobile (seul genre d'assurance que fournit la SAPM) et ils mènent environ 250 enquêtes par année. Parce que de tels dossiers sont complexes, la section donne en sous-traitance à des agences de détectives privés environ 100 enquêtes par année sur des dommages corporels. Quant aux accidents de la circulation, la

SES retient les services, à forfait, de deux analystes de la circulation et d'un serrurier pour les questions relatives aux vols de véhicules.

La SES croit que le nombre de demandes gonflées de règlement au Manitoba serait le même s'il s'agissait d'un système privé. Toutefois, elle dit que, en raison de sa base de données centrale, dans laquelle sont fichés tous les conducteurs et conductrices et les véhicules, et parce que la SAPM est l'unique assureur, la récidive peut facilement être contenue.

En plus de la SES, la SAPM finance une section des vols de véhicules, qui fait enquête sur les vols de véhicules à Winnipeg, et elle finance un technicien en dactyloscopie pour aider aux enquêtes. La SAPM fait appel à deux agents de police pour examiner et prélever les empreintes sur les véhicules volés et récupérés, dans le cadre d'un programme unique en Amérique du Nord. Grâce à ce programme, 25 contrevenants par mois, en moyenne, sont mis en état d'arrestation et inculpés de diverses infractions liées à la criminalité automobile.

Au Manitoba, les crimes liés aux automobiles sont quelque peu différents de ceux commis dans la plupart des autres provinces. Le Manitoba n'a pas de grande ville portuaire, ce qui réduit les risques de trouver dans la province un réseau important de vols d'automobile. La plupart des vols d'automobile au Manitoba sont perpétrés par de jeunes hommes qui s'emparent d'un véhicule juste pour faire une virée. Les personnes impliquées dans de tels vols sont fichées, et tous les éléments du régime public, qui relèvent de la même administration, ont l'oeil sur elles.

Au Manitoba, le taux de recouvrement des véhicules volés est de 95 %, ce qui sous-entend l'absence de réseaux organisés de vols d'automobile dans la province. De plus, alors que, en Ontario, les organismes chargés de l'application des lois peuvent mettre au jour 15 ateliers de cannibalisation par jour, ceux du Manitoba peuvent n'en déceler qu'un seul par année. Il reste que les demandes d'indemnisation pour vol au Manitoba ont coûté 25 millions de dollars en 2002-2003.

Au fur et à mesure que les véhicules vieillissent et qu'ils ne circulent plus sur les routes du Manitoba (l'âge moyen d'une voiture est de 10 ans dans la province), ils sont remplacés par des véhicules plus susceptibles d'être dotés de dispositifs antivol. La SES prévoit que le vol d'automobile commencera à diminuer une fois que les vieux véhicules vulnérables seront choses du passé.

## Programme de délit de fuite

La SAPM, de concert avec la police, fournit dans au moins une ville un guichet unique pour les demandes de règlement consécutives à des délits de fuite. Les victimes de délit de fuite font une demande de règlement à la SAPM et remplissent le rapport de police à un seul et même endroit. Ce système facilite les demandes de règlement légitimes et réduit le nombre de demandes frauduleuses, parce qu'elles sont évitées ou elles sont rejetées après enquête. Les véhicules accidentés dans un délit de fuite sont inspectés par un évaluateur de la SAPM, un enquêteur de la SES et un agent de police.

La première année, le programme de délits de fuite de Brandon a fait économiser 70 000 $ à la SAPM.

## Procureur spécial de la Couronne

La SAPM finance un poste de procureur spécial de la Couronne, lequel se consacre aux affaires de fraude à l'assurance automobile. Les services du procureur spécial permettent le traitement rapide des affaires de fraude poursuivies par la SAPM. Le procureur fournit aussi une formation de détection des fraudes au personnel de la Direction des indemnisations de la SAPM.

## Partenariats

La SAPM collabore avec la police afin de dépister les demandes de règlement frauduleuses en mettant en commun le savoir-faire acquis (v. SES, ci-dessus). Elle verse des fonds à la section d'enquête sur les vols de véhicule, qui est une section spéciale du service de police de Winnipeg, et au Comité national pour réduire le vol automobile. Elle collabore à un programme visant à faire participer les gens à la prévention communautaire de la criminalité, de concert avec les corps de police locaux, a mis sur pied un programme sans frais d'identification de véhicules, qui décourage le vol, et participe à un programme visant à financer des solutions communautaires pour le problème de la criminalité liée à l'automobile. La SAPM offre des rabais aux conducteurs et conductrices dont les véhicules sont dotés de certains dispositifs antivol et des réductions de franchise à ceux et celles dont les dispositifs antivol ont été déjoués.

## Ligne info-crime

La SAPM est dotée d'une ligne info-crime et encourage les gens à signaler les personnes qui font des demandes de règlement frauduleuses. Le service reçoit environ 60 renseignements par mois et permet à la SAPM d'économiser environ 50 000 $ par année.

## Québec

Le Québec gère la fraude de façon un peu différente, car son régime d'assurance automobile publique n'assure que les personnes; le secteur privé assure les véhicules. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) gère de 30 000 à 35 000 opérations par année. La plupart d'entre elles, selon la SAAQ, ne sont pas frauduleuses, mais elles sont examinées pour que certaines mesures de contrôle soient respectées. Étant donné que la SAAQ ne s'occupe que des dommages corporels et que l'intervention est rapide et minutieuse, il est très difficile de frauder la SAAQ.

La contrefaçon des documents d'immatriculation de véhicules, le transfert de numéros d'identification de véhicules et l'usurpation d'identité préoccupent beaucoup la SAAQ, mais ces questions sont extérieures à l'assurance dommages corporels, vocation du régime public. Néanmoins, le Québec participe activement aux efforts visant à contrer la fraude, au moyen d'ententes de collaboration avec d'autres provinces et organismes et d'un comité spécial sur le vol de véhicules. Afin d'endiguer la fraude, la SAAQ mène également une réorganisation et un examen exhaustifs de ses procédés internes quant à l'octroi des permis de conduire, à l'immatriculation des véhicules, aux pièces d'identité, à l'identification des véhicules et à la vente des véhicules neufs, d'occasion et importés. Elle a mis en place un système qui oblige les assureurs à signaler au gouvernement tout véhicule déclaré perte totale, système copié par toutes les provinces et par certains États.

## Saskatchewan

Comme le Manitoba, la Saskatchewan reconnaît que la fraude à l'assurance est une préoccupation pour toute compagnie d'assurance, peu importe si le système est public ou privé.

En outre, comme le Manitoba, la Saskatchewan a un service des enquêtes spéciales pour décourager et gérer la criminalité automobile. Saskatchewan Government Insurance s'occupe chaque année de plus de 150 000 demandes de règlement visant des automobiles, des biens et des préjudices, dont environ 800, soit moins de 1 %, sont renvoyées au service des enquêtes spéciales parce qu'elles sont considérées comme suspectes. SGI est membre de la Coalition canadienne contre la fraude à l'assurance.

Le service des enquêtes spéciales a un budget annuel de 1 million de dollars et fournit un appui au régime public (régime obligatoire) et à SGI Canada, sa compagnie d'assurance multirisque qui fait

concurrence. SGI évalue à 2 millions de dollars les économies que le service permet de réaliser par année.

Quoique SGI affirme qu'un grand nombre de voitures sont volées en Saskatchewan par rapport à la population, 90 % d'entre elles sont recouvrées immédiatement; elles sont volées le temps d'une virée, et le crime organisé n'est pas impliqué.

SGI a dit au comité que, évoluant dans un régime d'assurance publique, elle est moins exposée aux risques de fraude à l'assurance automobile puisqu'elle est la seule à traiter les demandes d'indemnisation de dommages corporels causés par un accident. Elle dispose d'une vaste base de données sur les conducteurs et conductrices, les propriétaires et les demandeurs et demandeuses, et les fraudes d'indemnisation des dommages corporels ne se commettent pas facilement dans un régime sans égard à la responsabilité. Dans les petits marchés de régimes publics, les experts en sinistres et les enquêteurs apprennent à très bien connaître leur clientèle, alors que, dans les systèmes privés, les fraudeurs peuvent passer d'une compagnie à l'autre sans trop de risques de se faire prendre.

## Colombie-Britannique

La Insurance Corporation of British Columbia a une politique de tolérance zéro en ce qui a trait à la fraude et elle enquête et intente des poursuites avec vigueur. En 2003, la ICBC a reçu 4,5 millions de dollars dans une poursuite contre un atelier de cannibalisation, dont 4 millions en dommages-intérêts punitifs. Les demandes de règlement en matière de vols de véhicule ont nettement augmenté en Colombie-Britannique de 2000 à 2001 (17 %). Les introductions par effraction dans des véhicules, suivies du vandalisme et du vol, ont fait l'objet du plus grand nombre de demandes de règlement.

En 2002, les programmes de prévention du crime dans le domaine de l'assurance automobile ont fait économiser à la ICBC environ 50 millions de dollars. Ces programmes visent le vol de véhicules, le vol dans les véhicules et le vandalisme. Ils comprennent un programme communautaire de subvention à la prévention de la criminalité, qui permet à la ICBC de financer des groupes locaux en matière de prévention de criminalité automobile. Un des projets visait la mise sur pied de patrouilles à vélo, d'autres portent sur la vérification des véhicules dans les parcs de stationnement ainsi que sur des initiatives d'information et de sensibilisation. Un autre programme vise la pose de mises en garde contre la criminalité automobile dans les secteurs à risques élevés, que des bénévoles de la collectivité vérifient.

La ICBC finance un programme de recouvrement des véhicules volés, pour lequel des organisations communautaires reçoivent des ordinateurs portables dotés d'une base de données sur les véhicules volés. Enfin, des mesures sont en place pour encourager les consommateurs et consommatrices à acheter des dispositifs antivol pour leurs véhicules.

# Annexe J. — Sociétés d'assurance automobile publique : autres véhicules

## Manitoba

Au Manitoba, le gouvernement a légiféré pour préciser les exigences relatives à l'assurance obligatoire de tous les véhicules. L'assurance obligatoire est fournie aux gens du Manitoba par l'intermédiaire du régime Autopac, sauf dans un cas. Tous les véhicules peuvent aussi faire l'objet d'une garantie facultative auprès de la Société d'assurance publique du Manitoba et d'autres assureurs.

Les **taxis** sont assurés aux termes du régime Autopac et ont la même garantie obligatoire que les voitures particulières ordinaires. Dans leur cas, la franchise est de 100 $ plus élevée pour modérer les primes, parce que les taxis sont impliqués dans plus d'accidents que les voitures particulières. Pour obtenir une franchise moins élevée ou une autre garantie facultative, les compagnies de taxis font une demande auprès des Services de garanties supplémentaires pour risques spéciaux (SGS), à la Société d'assurance publique du Manitoba.

Les **véhicules à caractère non routier et véhicules de plaisance** sont les motoneiges, les motos hors route, les véhicules tout-terrain et les véhicules amphibies. Ces véhicules doivent avoir une garantie responsabilité civile de 200 000 $. Il n'y a pas d'assurance accident, et l'assurance collision et l'assurance accident sans collision ni versement ne sont pas obligatoires. L'assurance responsabilité civile obligatoire Autopac est vendue au moment de l'immatriculation du véhicule. Les gens qui désirent une garantie facultative peuvent acheter l'extension de garantie Autopac de la Société d'assurance publique du Manitoba.

Les propriétaires d'un **véhicule ancien ou de collection** ont la possibilité de le faire immatriculer dans une catégorie restrictive de véhicule ancien qui ne permet l'utilisation de celui-ci qu'à l'occasion d'une exposition ou d'une parade. Moins de 100 véhicules sont immatriculés dans cette catégorie au Manitoba. L'assurance collision et l'assurance accident sans collision ni versement ne sont pas obligatoires; seule l'assurance responsabilité civile de 200 000 $ l'est. Puisque la plupart des propriétaires de tels véhicules veulent les utiliser plus fréquemment, ils souscrivent une assurance au titre du régime Autopac de base obligatoire et reçoivent donc une garantie complète en cas de collision et d'accident sans collision ni versement.

Les **véhicules utilitaires** sont assurés au titre du régime Autopac de base obligatoire, et les propriétaires peuvent souscrire une garantie facultative, d'habitude par l'intermédiaire des SGS. Au titre du régime Autopac, les plus gros camions ne sont pas assujettis à une garantie obligatoire d'assurance collision ni d'assurance accident sans collision ni versement.

Quant aux **parcs automobiles**, tous les véhicules assurés au titre du régime Autopac sont automatiquement inscrits à un programme, établi par voie législative, de réductions et de surprimes applicables aux parcs automobiles si le ou la propriétaire possède au moins 10 véhicules. Chaque année, chaque parc automobile jouit d'une réduction pouvant atteindre 25 % ou est assujetti à une surprime pouvant atteindre 50 %, selon le taux de sinistralité.

***Exception*** : Les **véhicules de transport public** immatriculés pour transporter des marchandises ou des passagers à l'extérieur du Manitoba, soit au Canada ou aux États-Unis, ne sont pas assurés au titre du régime Autopac obligatoire. Les propriétaires de tels véhicules sont obligés de détenir une assurance responsabilité civile bien supérieure à celle de 200 000 $ qui est obligatoire pour les véhicules privés, et c'est dans leur intérêt d'acheter toute l'assurance obligatoire auprès d'un seul assureur. Les SGS assurent bon nombre d'entreprises du genre, mais ils font concurrence avec d'autres assureurs.

## Québec

Au Québec, les tarifs d'assurance pour les **véhicules utilitaires** et les **taxis** sont modulés. Les tarifs pour les **camions** varient selon le nombre d'essieux, ceux pratiqués pour les **motocyclettes,** selon la cylindrée du moteur ($cm^3$) et ceux pratiqués pour les **autobus,** selon la masse. Lorsqu'une personne qui conduit un véhicule utilitaire est impliquée dans un accident, c'est la Commission de la santé et de la sécurité du travail, et non pas la SAAQ, qui indemnise les personnes blessées.

Les conducteurs et conductrices des **véhicules hors route de plaisance** ne sont pas assurés. Cependant, si, par exemple, une motoneige est frappée par un véhicule en traversant une voie publique, l'assurance de la SAAQ s'applique, car la conductrice ou le conducteur est traité comme le serait une personne à pied ou à vélo.

## Colombie-Britannique

En Colombie-Britannique, l'assurance dommages au véhicule n'est pas obligatoire. Les niveaux minimaux sont fixés par voie législative pour l'assurance responsabilité civile, et, à l'exception des véhicules de l'extérieur de la province, qui sont exonérés, les garanties minimales de tous les véhicules doivent être souscrites auprès de la ICBC. Une garantie responsabilité civile complémentaire et une garantie dommages au véhicule, assortie de franchises variables, sont fournies par la ICBC ainsi que par les assureurs privés. La ICBC détient la majeure partie du marché.

**Les taxis, les autobus et les autres véhicules de transporteurs publics de passagers** doivent être assurés pour un minimum de 1 million de dollars au chapitre de la responsabilité civile. La plupart des **camions utilitaires** doivent aussi être assurés pour un minimum de 1 million de dollars. Les camions utilitaires qui transportent des marchandises dangereuses doivent être assurés pour 2 millions. La réglementation est administrée et appliquée au moyen d'un système de classes de tarification lié à l'immatriculation des véhicules. Les propriétaires de tous les véhicules en question peuvent souscrire une assurance responsabilité civile complémentaire et une assurance dommages au véhicule auprès de la ICBC ou dans le secteur privé.

Les véhicules tels que les **VTT, les motoneiges, les motocyclettes hors route** et ainsi de suite sont immatriculés et ne font l'objet d'une garantie minimale (200 000 $) que dans la mesure où il leur est permis de circuler sur les routes ou de les traverser. La garantie obligatoire ne s'applique pas aux véhicules hors route dont l'immatriculation n'est pas exigée. Les propriétaires de la plupart de ces véhicules peuvent souscrire, auprès de la ICBC ou dans le secteur privé, une garantie dommages au véhicule spéciale qui n'est pas liée à l'immatriculation et qui peut varier.

Les **véhicules anciens** en Colombie-Britannique sont traités à peu près de la même manière qu'au Manitoba : l'usage extrêmement restreint est gage de primes très basses. Les **véhicules de collection** sont traités séparément dans la province, où s'appliquent des restrictions spéciales quant à l'état et à l'usage. Les primes sont bien inférieures à celles pour les véhicules à usage ordinaire mais bien supérieures à celles pour les véhicules anciens. Des centaines de véhicules anciens et plus de 10 000 véhicules de collection sont immatriculés en Colombie-Britannique. Dans les deux cas, des garanties facultatives assorties de diverses franchises et limites de responsabilité civile peuvent être souscrites auprès de la ICBC ou dans le secteur privé.

Les **parcs automobiles** en Colombie-Britannique ne sont pas désignés d'office ni gérés comme ils le sont au Manitoba. Le processus est plus souple. Un même propriétaire de seulement 5 véhicules peut les assurer comme parc, mais il doit assurer comme parc 20 véhicules ou plus. Les rabais pour les parcs sont calculés selon une formule, énoncée dans un texte législatif, relative au rapport sinistres-primes.

## Saskatchewan

Saskatchewan Government Insurance ressemble à la Société d'assurance publique du Manitoba en ce sens qu'elle a des exigences relatives à l'assurance obligatoire. par le truchement du Saskatchewan Auto Fund, de tous les véhicules sauf les véhicules hors route, SGI fournit une assurance de base : une garantie responsabilité civile applicable aux premiers 200 000 $, une garantie dommages corporels (à ce titre, un choix est offert entre une garantie sans égard à la responsabilité et une garantie responsabilité civile ; moins de la moitié de 1 % de la clientèle choisit la garantie responsabilité civile) et une garantie dommages matériels d'un montant égal, dans la plupart des cas, à la valeur vénale du véhicule, assortie d'une franchise de 700 $. Une garantie dommages matériels limitée s'applique à certaines catégories, comme les véhicules utilitaires lourds.

Des garanties facultatives peuvent être souscrites auprès du secteur privé. SGI Canada, qui est distincte du régime Auto Fund, fait concurrence sur le marché en question.

Les **taxis** sont assurés par le truchement du Auto Fund et font l'objet des mêmes garanties que les voitures particulières (garantie responsabilité civile de 200 000 $ ; garantie dommages corporels ; garantie dommages matériels à concurrence de la valeur vénale, assortie d'une franchise de 700 $).
Les propriétaires peuvent souscrire, auprès du secteur privé, une assurance responsabilité civile de valeur supérieure. S'ils veulent d'autres garanties facultatives telles qu'une franchise réduite, ils s'adressent aussi au secteur privé.

Le Auto Fund n'assure pas les **véhicules hors route.** Pour les motoneiges, SGI fournit une garantie responsabilité civile de 200 000 $, et les propriétaires peuvent souscrire auprès du secteur privé une garantie dommages corporels et dommages matériels. SGI n'assure pas les VTT. Les propriétaires de **motocyclettes** les assurent par l'intermédiaire de SGI mais seulement si elles sont utilisées sur les voies publiques.

Pour les véhicules de 30 ans ou plus, SGI pratique un **tarif pour véhicules anciens** de 60 $ pour l'assurance responsabilité civile de 200 000 $, la garantie dommages corporels et la garantie dommages matériels limitée (maximum de 800 $). Pour être classé comme véhicule ancien, un véhicule principal doit être immatriculé (les véhicules anciens sont réservés aux parades ou aux expositions et non destinés à l'usage quotidien). SGI n'a pas de catégorie de véhicules de collection, mais les tarifs applicables aux véhicules âgés sont assez bas, se situant entre 200 $ et 300 $ pour une garantie complète. Une assurance complémentaire spéciale peut être souscrite pour les véhicules de collection (valeur agréée et ainsi de suite).

Les propriétaires de **véhicules utilitaires lourds** reçoivent une assurance responsabilité civile de 200 000 $, une garantie dommages corporels et une garantie dommages matériels à concurrence de 15 000 $. La catégorie inclut les véhicules immatriculés au titre du International Registration Plan (plan d'immatriculation international) pour les déplacements interterritoriaux. Les propriétaires de **véhicules utilitaires légers** (camionnettes d'une capacité d'une demi-tonne, fourgonnettes, véhicules utilitaires sport) reçoivent une garantie dommages matériels à concurrence de la valeur vénale ainsi que l'assurance responsabilité civile et la garantie dommages corporels.

Encore dernièrement, SGI avait, au titre du Auto Fund, un programme de surprimes applicables aux **parcs automobiles**, qui assujettissait les parcs ayant un mauvais dossier à une surprime mais qui n'offrait pas de rabais à ceux qui avaient un bon dossier. SGI a éliminé le programme et instaure un programme de bonus visant tous les véhicules utilitaires, peu importe le nombre de véhicules immatriculés.

Les **véhicules de camping** tels que les autocaravanes et les roulottes sont couverts par l'assurance de base du Auto Fund, et les tarifs sont fixés en fonction de la valeur du véhicule.

## Annexe K. — Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise

# Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise

*Présenté au*

**Comité spécial de l'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick**

*par*

**Jon Schubert Consulting et**
**Meyers Norris Penny LLP**

# Table des matières

**Sommaire** ..... **73**

**1.0 Introduction et contexte** ..... **75**

**2.0 Modèles évalués** ..... **76**

2.1 Les cinq modèles ..... 76
2.2 Méthodologie et réserve ..... 77
2.3 Comparaison des modèles ..... 78

**3.0 Modèle néo-brunswicois** ..... **82**

3.1 Distribution et protection ..... 82
3.2 Échelle de tarifs et barème de rabais ..... 83
3.3 Gouvernance et reddition de comptes ..... 88
3.4 Rôle des courtiers et agents d'assurance ..... 88

**4.0 Stratégie relative au fonctionnement** ..... **89**

4.1 Installations ..... 89
4.2 Direction et personnel ..... 89
4.3 Période de préfonctionnement ..... 90
4.4 Période de fonctionnement ..... 90

**5.0 Stratégie financière** ..... **91**

5.1 Budget de capital ..... 91
5.2 Frais de démarrage ..... 91
5.3 Frais de la période de préfonctionnement ..... 92
5.4 Plan de financement ..... 92
5.5 Projections ..... 93

# Sommaire

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est engagé à rendre l'assurance automobile plus abordable, plus équitable et plus accessible pour les gens du Nouveau-Brunswick. À l'appui de cet engagement, le gouvernement provincial a créé le Comité spécial de l'assurance automobile publique. Ce comité multipartite de l'Assemblée législative est chargé d'examiner les modèles d'assurance automobile publique en vigueur ailleurs au Canada afin de déterminer celui qui conviendrait le mieux au Nouveau-Brunswick, si la décision est prise de passer à un régime public. Aux fins du présent rapport, nous appelons la corporation de la Couronne chargé de l'assurance automobile publique, tout au long du document, la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick, ou SAPNB.

Pour faciliter la discussion entourant différents modèles et obtenir une estimation précise des primes, des frais de démarrage et des frais de fonctionnement du modèle privilégié, le comité spécial a retenu les services de Jon Schubert Consulting et de Meyers Norris Penny.

On a comparé cinq modèles d'assurance et effectué une analyse approfondie de la prime moyenne exigée pour chaque modèle ainsi que des charges des sinistres, des frais de fonctionnement, des commissions et de la taxe sur les primes. Après que le comité spécial a décidé du modèle qu'il privilégiait (assurance dommages corporels et garantie dommages matériels facultative), nous avons examiné plus en détail les méthodes possibles de distribution et des barèmes potentiels de rabais et de surprimes. Nous avons aussi préparé des estimations pour les frais de démarrage, les frais de la période de préfonctionnement et les coûts en capital, élaboré des stratégies de mise en œuvre et établi des projections financières des résultats des activités.

En vertu du régime, les permis de conduire continueraient à être délivrés par l'intermédiaire de Services Nouveau-Brunswick, tandis que les courtiers et agents d'assurance titulaires de licence s'occuperaient de l'assurance et de l'immatriculation du véhicule. L'assurance obligatoire comprendrait une assurance sans égard à la responsabilité pour les dommages corporels semblable à celle qui est offerte au Québec, au Manitoba et en Saskatchewan, et une assurance responsabilité civile de 200 000 $ visant à protéger les biens des tierces parties au Nouveau-Brunswick. Les garanties facultatives pour les dommages au véhicule (collision, vol et assurance accidents sans collision ni versement, avec différentes franchises) seraient semblables à celles qu'on trouve aujourd'hui, et il reviendrait aux consommateurs et consommatrices de décider s'ils veulent souscrire une garantie supplémentaire pour leur véhicule. Cependant, pour réduire les primes et procurer une protection universelle, tous les consommateurs et consommatrices souscriraient l'assurance obligatoire et les garanties facultatives exclusivement auprès de la SAPNB. Les tarifs d'assurance seraient fondés sur le dossier de conduite de chaque personne, l'utilisation, la marque et le modèle du véhicule et la garantie facultative souscrite. Il serait interdit de prendre l'âge, le sexe ou l'état civil en considération dans la tarification, et le comité spécial a décidé que la tarification serait uniforme dans l'ensemble de la province.

À l'heure actuelle, la prime moyenne du marché pour les voitures particulières au Nouveau-Brunswick s'élève à 1 212 $. La prime moyenne applicable au modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative, à l'exclusion d'une contribution aux frais de démarrage et aux frais de préfonctionnement, est de 945 $, ce qui représente des économies de 267 $ ou 22 % par véhicule en moyenne. Il faut compter une surprime de 5 % de la deuxième à la cinquième année de fonctionnement pour financer les frais de démarrage, les frais de préfonctionnement et les coûts en capital. Ces primes constitueraient pour la SAPNB un excédent de bénéfices non répartis à la fin de la quatrième année de fonctionnement. Seuls des calculs actuariels

peuvent déterminer avec précision les tarifs que chaque propriétaire de véhicule aurait à payer, détermination qui débordait le mandat du présent rapport.

Les courtiers et agents d'assurance titulaires de licence seraient les distributeurs exclusifs des produits d'assurance publique partout dans la province. Le soutien fourni par la SAPNB comprendrait le régime d'assurance et la formation sur les produits, les documents de communication et de promotion aux points de vente ainsi qu'un soutien téléphonique. Les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence continueraient à jouer un rôle essentiel dans la distribution des produits et aideraient la clientèle à comprendre le nouveau régime et à choisir les produits d'assurance qui conviennent.

La SAPNB aurait un siège social d'une superficie estimative de 135 000 pi², situé dans un des centres urbains du Nouveau-Brunswick. Il est présumé qu'environ 75 % du personnel de la SAPNB travaillerait au siège social, y compris le personnel des centres d'appels pour le soutien à la clientèle et aux courtiers. La mise sur pied suppose la construction de cinq centres d'indemnisation, d'une superficie estimative de 15 000 pi² chacun, qui regrouperaient environ 25 % du personnel de la SAPNB.

Il est estimé que la SAPNB emploierait directement environ 800 personnes au Nouveau-Brunswick dans différents rôles, y compris le travail de bureau, des postes techniques et professionnels, des postes de surveillance et des postes de gestion. L'organisation de la SAPNB comprendrait les éléments suivants : direction générale, services financiers, opérations d'assurance, indemnisation, technologie de l'information, ressources humaines, contentieux et affaires réglementaires, relations publiques et prévention. Une équipe cadre de huit membres, composée d'une direction générale et de sept vice-présidences, serait formée pour assurer la direction et la gestion courantes de la SAPNB.

Les projections et les estimations financières présentent, à la lumière des données connues, la situation financière prévue de la SAPNB, les résultats des activités et les flux de trésorerie pour la période du projet. Les hypothèses communiquées dans le présent document sont celles que les experts-conseils ont élaborées puis discutées avec le comité spécial et qu'ils considèrent comme importantes dans l'établissement des projections. Des écarts sont habituellement constatés entre les projections et les résultats réels, car la tournure des événements est souvent différente des attentes ; de plus, ces écarts peuvent s'avérer importants.

Les dépenses en capital, les frais de démarrage et les frais de la période de préfonctionnement sont évalués à 35 250 000 $, à 13 300 000 $ et à 32 010 000 $ respectivement. Les frais de démarrage sont les charges accessoires et les dépenses autres qu'en capital engagées durant la période de préfonctionnement de 12 mois, nécessaires pour créer l'infrastructure et les processus qui permettront à la SAPNB de fonctionner. Ces frais seront capitalisés et amortis sur une période de cinq ans. Pour aider les différents intervenants à faire la transition de l'ancien modèle d'assurance au nouveau, il est estimé que la SAPNB dépenserait une somme ponctuelle pouvant atteindre 20 000 000 $ au cours de la deuxième année de fonctionnement.

Au cours de la période de préfonctionnement, dont la durée est estimée à une année, la SAPNB aurait besoin d'obtenir un financement par emprunt de 82 000 000 $ auprès de la province du Nouveau-Brunswick. Ce financement porterait des intérêts de 5 %. Le premier jour de fonctionnement de la deuxième année, la SAPNB connaîtrait une rentrée de fonds importante à la suite du transfert à la SAPNB des primes souscrites auprès des compagnies d'assurance privées, ce qui lui permettrait de rembourser en entier au début de la deuxième année l'avance consentie par la province.

# 1.0 Introduction et contexte

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a comme engagement de rendre l'assurance automobile plus abordable, plus équitable et plus accessible pour les gens du Nouveau-Brunswick[1]. À l'appui de cet engagement, le gouvernement provincial a créé le Comité spécial de l'assurance automobile publique. Ce comité multipartite de l'Assemblée législative est chargé d'examiner les modèles d'assurance automobile publique en vigueur ailleurs au Canada en vue de déterminer celui qui conviendrait le mieux au Nouveau-Brunswick, si la décision est prise de passer à un régime public.

Pour faciliter la discussion entourant différents modèles et obtenir une estimation précise des primes, des frais de démarrage et des frais de fonctionnement du modèle privilégié, le comité spécial a retenu les services de Jon Schubert Consulting et de Meyers Norris Penny.

Le projet a suivi une approche progressive intégrant un certain nombre d'activités clés à chaque tâche. Les renseignements de base pertinents et les données nécessaires à l'examen ont été recensés, recueillis et étudiés. Les hypothèses clés qui ont servi à l'élaboration des projections financières et du plan d'entreprise ont été déterminées grâce aux discussions tenues avec le comité spécial. Une fois les hypothèses établies, un plan d'entreprise a été élaboré pour donner un aperçu du processus, des modèles évalués, du modèle recommandé, de la stratégie de fonctionnement et de la stratégie financière.

Le présent rapport décrit les différents modèles envisagés par le comité spécial ainsi que le modèle privilégié, c'est-à-dire un régime particulier au Nouveau-Brunswick, et les opérations et stratégies financières associées à ce régime. Aux fins du présent rapport, nous appelons la corporation de la Couronne chargée de l'assurance automobile, tout au long du document, la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick (SAPNB).

[1] Gouvernement du Nouveau-Brunswick, *Document de consultation sur l'instauration d'un régime public d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick, 2003.*

# 2.0 Modèles évalués

## 2.1 Les cinq modèles

Le comité spécial a demandé à Jon Schubert Consulting et à Meyers Norris Penny de comparer cinq modèles d'assurance. Nous avons préparé une analyse approfondie de la prime applicable à chaque modèle ainsi que des charges des sinistres, des frais de fonctionnement, des frais de commission et de la taxe sur les primes. Après que le comité spécial a décidé du modèle qu'il privilégiait, nous avons examiné plus en détail les méthodes possibles de distribution et des barèmes potentiels de rabais et de surprimes, établi les frais de démarrage, les frais de préfonctionnement et des stratégies de mise en œuvre et élaboré des prévisions pour les résultats des activités.

Le comité spécial nous a demandé de comparer les modèles d'assurance les plus récents et en vigueur au Nouveau-Brunswick avec des modèles d'assurance publique s'inspirant de ceux du Québec, du Manitoba et de la Saskatchewan. Au fil de nos discussions avec le comité spécial, nous avons aussi mis au point un modèle néo-brunswickois. Voici les cinq modèles que nous avons examinés :

1. Le modèle de responsabilité civile avec exceptions, en place au Nouveau-Brunswick avant le 1er juillet 2003. En vertu de ce modèle, les assureurs privés et les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence offrent et vendent des garanties dommages au véhicule et dommages corporels. Le modèle d'assurance dommages corporels prévoit certaines indemnités sans égard à la responsabilité, et les personnes blessées non responsables peuvent intenter des poursuites pour obtenir une indemnisation supplémentaire.

2. Le modèle d'assurance actuel, mis en application le 1er juillet 2003, qui prévoit un plafond de 2 500 $ pour souffrances et douleurs à la suite de blessures mineures. En vertu de ce modèle, les assureurs privés et les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence offrent et vendent des garanties dommages au véhicule et dommages corporels. La garantie dommages corporels prévoit certaines indemnités sans égard à la responsabilité, et les personnes blessées non responsables peuvent intenter des poursuites pour obtenir une indemnisation supplémentaire, mais les dommages-intérêts recouvrables en justice pour douleurs et souffrances sont plafonnés à 2 500 $ pour les blessures mineures.

3. Un modèle d'assurance limitée aux dommages corporels, semblable au modèle appliqué au Québec (assorti d'une assurance responsabilité civile de 200 000 $, comparativement à la limite de 50 000 $ du Québec). En vertu de ce modèle, les assureurs privés et les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence offrent et vendent des garanties dommages au véhicule, et un assureur public offre une assurance dommages corporels obligatoire sans égard à la responsabilité. L'indemnisation des dommages corporels, sans égard à la responsabilité, est plus complète, mais les personnes blessées ne peuvent intenter de poursuites pour obtenir une indemnisation supplémentaire.

4. Un modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels, semblable aux régimes en place au Manitoba et en Saskatchewan. En vertu de ce modèle, un assureur public et des agents et courtiers d'assurance titulaires de licence offrent et vendent l'assurance dommages au véhicule obligatoire (tous les véhicules du Nouveau-Brunswick seraient assurés) ainsi que l'assurance dommages corporels obligatoire sans égard à la responsabilité. L'indemnisation des dommages corporels est plus complète, mais les personnes blessées ne peuvent intenter de poursuites pour obtenir une indemnisation supplémentaire.

5. Un modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative, qui est le modèle néo-brunswickois. En vertu de ce modèle, un assureur public fournit les garanties dommages au véhicule facultatives, qui sont distribuées par les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence. C'est

la consommatrice ou le consommateur qui décide de la souscription d'une garantie supplémentaire pour son véhicule, et l'assureur public fournit toutes les garanties dommages au véhicule ainsi que l'assurance dommages corporels obligatoire sans égard à la responsabilité. L'indemnisation des dommages corporels est plus complète, mais les personnes blessées ne peuvent intenter une poursuite pour obtenir une indemnisation supplémentaire.

## 2.2 Méthodologie et réserve

Nous avons recueilli des données de différentes sources pour préparer une analyse approfondie de la prime moyenne nécessaire pour chaque modèle ainsi que des charges des sinistres, des frais de fonctionnement, des frais de commission et de la taxe sur les primes. Les primes moyennes indiquées dans la présente section excluent la contribution au financement des frais de démarrage et de préfonctionnement de l'assureur public. Il faut ajouter 5 % aux primes des cinq premières années de fonctionnement d'un régime public pour supporter ces frais. La contribution est décrite dans la section 5.0 du présent rapport, « Stratégie financière ».

Nous sommes partis des frais de fonctionnement et de commission et des charges des sinistres des quatre assureurs publics, que nous avons adaptés au nombre de conducteurs et conductrices et de véhicules au Nouveau-Brunswick afin d'établir la prime moyenne pour chacun des modèles d'assurance publique. Nous avons ensuite comparé la prime moyenne applicable à chaque modèle avec la prime moyenne du marché (c.-à-d. la prime moyenne actuellement payée par les gens du Nouveau-Brunswick), de même que les charges des sinistres, les frais de fonctionnement, les frais de commission et la taxe sur les primes pour chaque modèle.

L'analyse fournit une estimation des tarifs moyens au 1er juillet 2003, date à laquelle le plafond de 2 500 $ pour souffrances et douleurs est entré en vigueur. Nous n'avons pas tenté d'estimer ni de comparer les tarifs particuliers que paieraient les consommateurs et consommatrices dans le cadre de chaque modèle. Ces tarifs varieraient selon le dossier de conduite de chaque personne, l'usage, la marque et le modèle du véhicule et les garanties facultatives souscrites. Seuls des calculs actuariels peuvent déterminer avec précision les tarifs que chaque propriétaire de véhicule aurait à payer, détermination qui débordait le mandat du présent rapport.

Nous nous sommes appuyés sur plusieurs sources de données pour établir les comparaisons, dont les suivantes :

- rapport de KPMG LLP en date du 28 juillet 2003 et intitulé *Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick* ;
- *Rapports statistiques sur l'assurance automobiles*, Bureau d'Assurance du Canada (livre vert) ;
- bureau du surintendant des institutions financières ;
- rapport annuel 2002 de la SAAQ ;
- rapport annuel 2002 de la SAPM ;
- tarifs du régime Autopac de base 2004 de la SAPM ;
- données de la société SGI ;
- rapport annuel 2002 du Saskatchewan Auto Fund ;
- rapport annuel 2002 de la ICBC.

Nous avons tenu pour acquis que les données et les renseignements utilisés sont exacts, sans effectuer une vérification indépendante. L'exactitude de nos résultats dépend donc de l'exactitude et de l'intégralité des données.

Par ailleurs, les responsables de la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM), de Saskatchewan Government Insurance (SGI), de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et de la Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) nous ont fourni un aperçu très utile de leurs données et de leurs opérations relativement aux primes, aux charges des sinistres et aux frais de fonctionnement de leurs régimes respectifs.

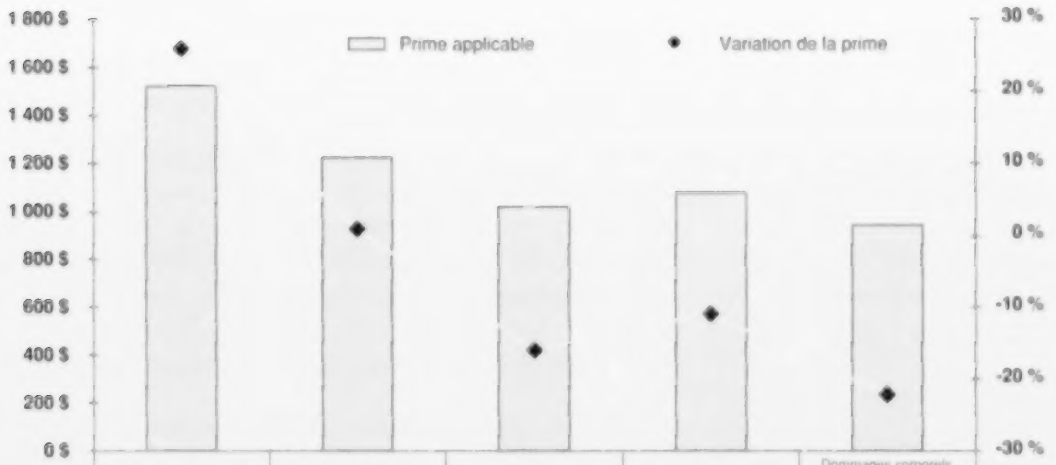
Il faut noter qu'aucune estimation ne pourrait tenir compte de tous les facteurs qui influent sur les coûts de l'assurance automobile et des grandes réformes apportées au système d'assurance automobile. Les estimations offrent un aperçu des résultats à escompter et de l'incidence des changements proposés.

L'estimation des charges des sinistres est susceptible de comporter des erreurs importantes, car elles dépendent de l'issue d'événements qui n'ont pas encore eu lieu, par exemple les verdicts de jurys, les interprétations faites par les tribunaux, les attitudes du public à l'égard des sinistres et les conditions sociales et économiques. Il faut s'attendre à ce que les charges réelles des sinistres diffèrent des estimations fournies, et les écarts peuvent être importants. De plus, dans la mesure où nos modèles et nos hypothèses ne reflètent pas nécessairement les mesures législatives et le modèle d'assurance qui seront adoptés si l'assurance automobile publique est effectivement instaurée au Nouveau-Brunswick, les primes moyennes réelles peuvent différer de nos estimations.

## 2.3 Comparaison des modèles

Ce qui suit résume l'analyse approfondie de la prime moyenne applicable par voiture particulière pour chaque modèle, de même que les charges des sinistres, les frais de fonctionnement, les frais de commission et la taxe sur les primes :

Comparaison
des primes moyennes




| | N. B. sans réforme | N. B. avec réforme (plafond de 2 500 $) | Dommages corporels | Dommages corporels et matériels | Dommages corporels et garantie dommages matériels facultative |
|---|---|---|---|---|---|
| Prime applicable | 1 526 $ | 1 223 $ | 1 019 $ | 1 079 $ | 945 $ |
| Variation de la prime | 26 % | 1 % | -16 % | -11 % | -22 % |

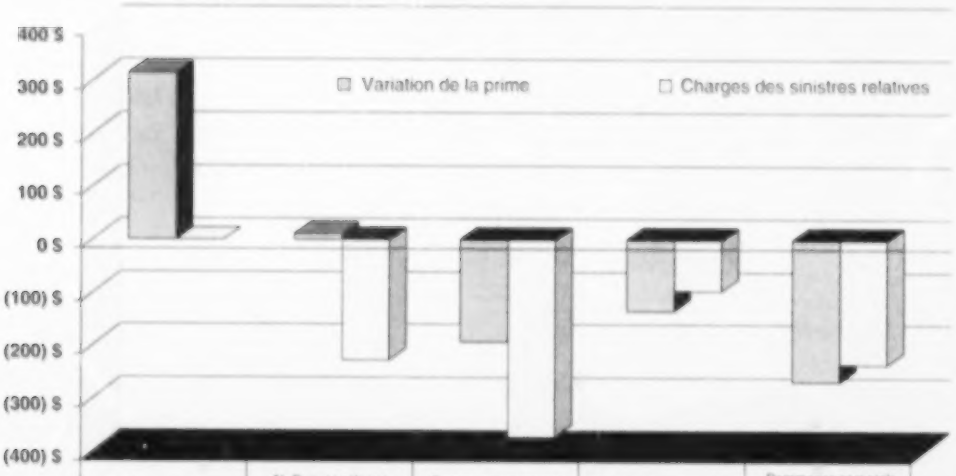
La prime moyenne du marché est actuellement de 1 212 $ au Nouveau-Brunswick [2]. Le graphique compare la prime applicable à chaque modèle et la réduction moyenne de la prime par rapport à la prime moyenne du marché. Si le Nouveau-Brunswick n'avait pas instauré le plafond de 2 500 $, la prime moyenne aurait atteint

[2] Selon le rapport de KPMG LLP, *Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick*, en date du 28 juillet 2003.

1 526 $, et les consommateurs et consommatrices auraient subi une augmentation de tarif moyenne de 26 %. Grâce au plafonnement, la prime s'élève à 1 223 $, ce qui est à peu près l'équivalent de la prime moyenne actuelle du marché. Les modèles d'assurance publique nécessitent des primes moyennes de 1 019 $, de 1 079 $ et de 945 $, ce qui représente respectivement des réductions de 16 %, de 11 % et de 22 % par rapport aux tarifs moyens.

Une considération importante dans l'évaluation des modèles d'assurance est la part des primes retournée aux consommateurs et consommatrices sous la forme d'indemnités :

## Comparaison des primes et des charges des sinistres moyennes




| | N.-B. sans réforme | N.-B. avec réforme (plafond de 2 500 $) | Dommages corporels | Dommages corporels et matériels | Dommages corporels et garantie dommages matériels facultative |
|---|---|---|---|---|---|
| Variation de la prime | 314 $ | 12 $ | (193 $) | (133 $) | (267 $) |
| Charges des sinistres relatives | 0 $ | (226 $) | (371 $) | (96 $) | (234 $) |

Le graphique compare l'écart entre la prime applicable à chaque modèle et la prime moyenne du marché, ainsi que la réduction des charges des sinistres de chaque modèle par rapport aux charges des sinistres au Nouveau-Brunswick avant l'instauration du plafond pour l'indemnisation des souffrances et des douleurs. En l'absence de ce plafond de 2 500 $, les consommateurs et consommatrices auraient subi une hausse moyenne de 314 $ de leurs primes. Il est estimé que, grâce à l'instauration du plafond, les charges des sinistres ont baissé de 226 $, et les consommateurs et consommatrices n'ont pas eu à assumer de hausses par rapport à la prime moyenne actuelle du marché.

En vertu du modèle d'assurance dommages corporels, les consommateurs et consommatrices économiseraient 193 $ en moyenne sur leurs primes, mais il faudrait que les charges des sinistres baissent d'un montant plus élevé, soit 371 $ par véhicule, par rapport aux charges des sinistres au Nouveau-Brunswick avant l'instauration du plafond pour douleurs et souffrances.

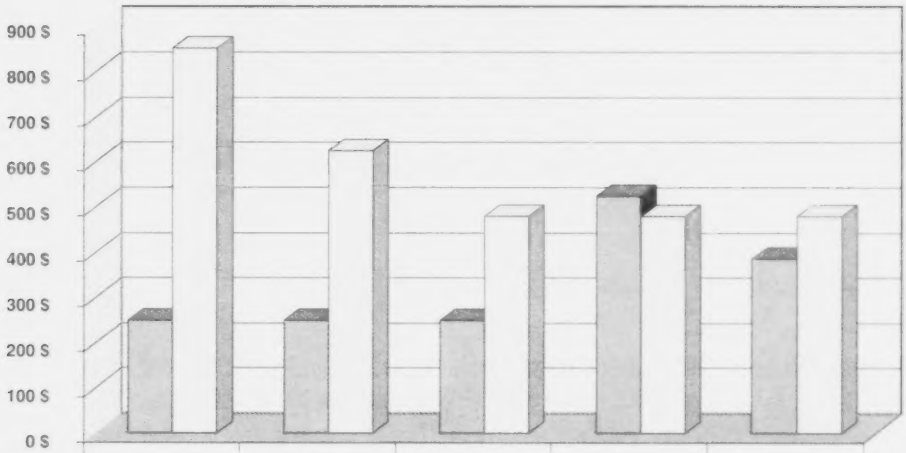
En vertu du modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels, les consommateurs et consommatrices économiseraient 133 $ en moyenne sur leurs primes, et il faudrait que les charges des sinistres baissent de 96 $ par véhicule par rapport aux charges des sinistres au Nouveau-Brunswick avant l'instauration du plafond pour souffrances et douleurs.

En vertu du modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative, les consommateurs et consommatrices économiseraient 267 $ en moyenne sur leurs primes, et il faudrait que les charges des sinistres baissent de 234 $ par véhicule par rapport aux charges des sinistres au Nouveau-Brunswick avant l'instauration du plafond pour souffrances et douleurs.

En vertu de chacune des réformes (le plafond de 2 500 $ et les modèles d'assurance publique), les charges des sinistres doivent être moindres afin de réduire les primes moyennes. Cependant, la mesure dans laquelle les charges des sinistres doivent diminuer pour permettre la réalisation d'économies sur les primes dépend du modèle. Ainsi, le plafond de 2 500 $ réduit les charges des sinistres de 226 $ en moyenne, ce qui permet d'éviter de hausser les tarifs moyens. Le modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative réduit les charges des sinistres d'un montant du même ordre (234 $) et donne pourtant lieu à des économies moyennes de 267 $ sur les primes. Cela s'explique par le fait que les modèles publics n'ont pas le mandat de réaliser des bénéfices, et leurs frais de fonctionnement, leurs frais de commission et la taxe sur les primes sont moindres.

À l'aide d'estimations, le graphique ci-dessous ventile les charges des sinistres entre les dommages matériels et les dommages corporels :

Charges des sinistres
(dommages matériels et corporels)

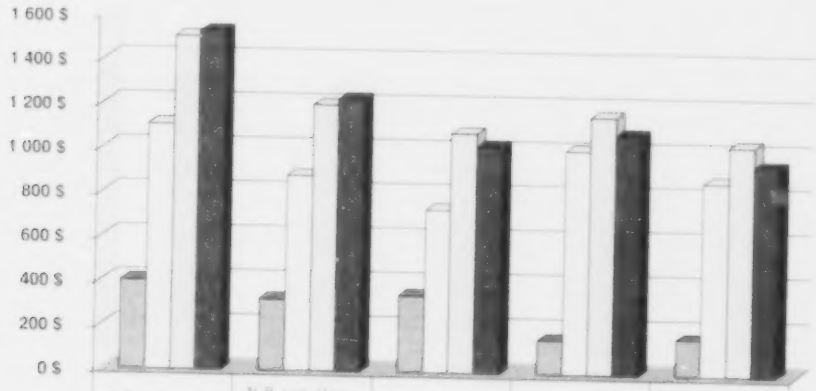



| | N.-B. sans réforme | N.-B. avec réforme (plafond de 2 500 $) | Dommages corporels | Dommages corporels et matériels | Dommages corporels et garantie dommages matériels facultative |
|---|---|---|---|---|---|
| Dommages matériels | 251 $ | 251 $ | 251 $ | 526 $ | 388 $ |
| Dommages corporels | 853 $ | 627 $ | 482 $ | 482 $ | 482 $ |

Les charges des sinistres liés aux dommages corporels sont moindres grâce au plafond de 2 500 $ ; dans les modèles d'assurance publique, c'est en raison de l'assurance sans égard à la responsabilité. Les charges des sinistres liés aux dommages matériels seraient plus élevées en vertu du modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative que dans le système actuel si les consommateurs et consommatrices décident de souscrire des garanties facultatives plus élevées parce qu'elles coûtent moins cher.

Le graphique ci-dessous compare les frais de fonctionnement, les frais de commission et la taxe sur les primes pour chaque modèle :

Primes, frais de fonctionnement et charges des sinistres




| | N.-B. sans réforme | N.-B. avec réforme (plafond de 2 500 $) | Dommages corporels | Dommages corporels et matériels | Dommages corporels et garantie dommages matériels facultative |
|---|---|---|---|---|---|
| Fonctionnement, commission et taxe sur les primes | 400 $ | 321 $ | 347 $ | 153 $ | 163 $ |
| Charges des sinistres | 1 104 $ | 878 $ | 733 $ | 1 008 $ | 870 $ |
| Total des frais | 1 504 $ | 1 198 $ | 1 079 $ | 1 160 $ | 1 033 $ |
| Prime applicable | 1 526 $ | 1 223 $ | 1 019 $ | 1 079 $ | 945 $ |

Les frais de fonctionnement, les frais de commission et la taxe sur les primes sont moindres dans les modèles publics, surtout grâce à l'efficience accrue du fait d'avoir un fournisseur unique d'assurance et parce que les commissions versées aux agents et courtiers d'assurance titulaires de licence sont moins élevées dans un régime public (12,4 % dans le système actuel, mais entre 4 % et 7 % pour les régimes publics).

Dans le modèle sans réforme et le modèle avec plafond de 2 500 $ du Nouveau-Brunswick, la somme des frais de fonctionnement, des frais de commission, de la taxe sur les primes et des charges des sinistres est légèrement inférieure aux primes applicables. La différence entre le total des frais et les primes, combinée aux produits des placements, permet aux assureurs d'obtenir un rendement sur le capital investi.

Les régimes publics ne sont pas tenus de réaliser des bénéfices. En conséquence, le total des frais peut dépasser les primes souscrites parce que les produits des placements font que, à de tels niveaux de primes, chaque modèle atteint le seuil de rentabilité.

Les analyses qui précèdent visent les voitures particulières, qui constituent la majeure partie du secteur de l'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Dans les modèles d'assurance publique, les véhicules utilitaires et autres catégories de véhicules seraient soumis au même traitement que les voitures particulières. Des économies dans les frais de fonctionnement, les frais de commission et la taxe sur les primes seraient aussi réalisées dans ces catégories. Toutefois, les propriétaires commerciaux de grands parcs de véhicules pourraient avoir besoin d'une assurance différente (p. ex., des franchises beaucoup plus élevées). De plus, les véhicules utilitaires qui transportent des marchandises ou des personnes à l'extérieur du Nouveau-Brunswick, à destination du reste du Canada ou des États-Unis, doivent être couverts par une assurance responsabilité beaucoup plus élevée que 200 000 $, et il serait sensé de confier leur assurance obligatoire à un assureur en une fois (au moyen du régime public ou auprès d'assureurs privés). Une telle analyse n'est pas comprise dans le présent rapport.

# 3.0 Modèle néo-brunswickois

Le comité spécial a décidé que le modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative est celui qu'il privilégie, et il nous a demandé de décrire ses caractéristiques plus en détail.

## 3.1 Distribution et protection

| Modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative | |
|---|---|
| **Distribution de l'assurance automobile** | Permis de conduire (par l'entremise de Services Nouveau-Brunswick). |
| | Immatriculation et assurance du véhicule (par l'entremise des courtiers et agents d'assurance titulaires de licence). |
| **Immatriculation du véhicule et police d'assurance** | Les certificats d'immatriculation et d'assurance sont la preuve de l'immatriculation, et les garanties obligatoires et facultatives sont souscrites auprès de la Société d'assurance publique. |
| | Police distincte lorsque les garanties facultatives sont souscrites auprès d'un assureur privé. |
| **Assurance obligatoire** | Indemnisation des dommages corporels entièrement sans égard à la responsabilité, de manière semblable à l'indemnisation offerte au Québec, au Manitoba et en Saskatchewan. Les personnes blessées ne peuvent intenter des poursuites. |
| | Assurance responsabilité civile de 200 000 $ qui couvre les dommages matériels au Nouveau-Brunswick et les dommages matériels et corporels à l'extérieur du Nouveau-Brunswick. |
| | Indemnités de remplacement du revenu plus élevées. |
| **Garanties facultatives** | Assurance responsabilité civile supplémentaire. |
| | Dommages au véhicule, y compris collisions, vol, accidents sans collision ni versement, etc. |
| | Assurance automobile obligatoire. |
| **Assurance souscrite auprès de la Société d'assurance publique** | Indemnisation supplémentaire des dommages corporels, indemnités de remplacement du revenu plus élevées. |
| | Assurance responsabilité civile supplémentaire. |
| | Dommages au véhicule, y compris collisions, vol, accidents sans collision ni versement. |
| **Assurance souscrite auprès des assureurs privés** | Indemnisation supplémentaire des dommages corporels et indemnités de remplacement du revenu plus élevées. |
| | Assurance responsabilité civile supplémentaire. |
| | Dossier de conduite de la personne (années d'expérience, accidents avec responsabilité et infractions relatives à la conduite). |
| **Critères de tarification** | Usage du véhicule. |
| | Marque et modèle du véhicule. |
| | Souscription d'une garantie facultative. |
| | Tarifs de l'assurance obligatoire et des garanties facultatives approuvés par la Commission des entreprises de service public. |
| **Critères de tarification interdits** | Âge, sexe et état civil. |
| | Territoire. |
| | Antécédents du ou de la propriétaire du véhicule en fait de paiements de primes. |

En application du régime, Services Nouveau-Brunswick continuerait à délivrer les permis de conduire, et les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence fourniraient l'assurance pour les véhicules. Toutefois, dans les régimes d'assurance automobile publique, l'immatriculation et l'assurance du véhicule sont liées. Comme le certificat d'immatriculation est la preuve d'assurance, les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence prépareraient l'immatriculation en même temps que l'assurance automobile qu'ils vendent aux consommateurs et consommatrices.

Dans un régime public, les consommateurs et consommatrices seraient obligés de souscrire une assurance auprès de l'assureur public, et l'assureur public serait obligé de fournir une assurance à tous les gens du Nouveau-Brunswick, quel que soit leur dossier de conduite. L'Association des assureurs (Facility Association) n'assurerait pas de véhicule au Nouveau-Brunswick.

L'assurance obligatoire comprendrait une assurance dommages corporels obligatoire sans égard à la responsabilité semblable à celle offerte au Québec, au Manitoba et en Saskatchewan ainsi qu'une assurance responsabilité civile de 200 000 $ visant à protéger les biens des victimes involontaires au Nouveau-Brunswick. L'assurance dommages corporels obligatoire sans égard à la responsabilité dans les provinces mentionnées prévoit des indemnités très élevées pour les frais médicaux et les frais de réadaptation (un maximum de 5 millions de dollars en Saskatchewan et une somme illimitée au Manitoba et au Québec pour chaque personne blessée dans un accident de la circulation), des indemnités de remplacement du revenu qui couvrent 90 % de la première tranche de 55 000 $ de revenu gagné (indexées et payables jusqu'à l'âge de 70 ans s'il y a lieu), des niveaux élevés de prestations en cas de décès, et une indemnité de déficience dans le cas de blessures graves et permanentes (p. ex., entre 150 000 $ et 200 000 $ pour une personne devenue tétraplégique). Le Nouveau-Brunswick aurait à établir par voie législative le niveau de prestations de son régime.

Les garanties facultatives pour dommages au véhicule (collision, vol et assurance accidents sans collision ni versement, avec différentes franchises) seraient semblables à celles qui sont offertes aujourd'hui, et les consommateurs et consommatrices auraient à décider s'ils veulent souscrire une garantie pour leur véhicule. Toutefois, pour profiter des avantages que présente un régime public sur le plan des primes et faire en sorte qu'une assurance soit effectivement offerte, les consommateurs et consommatrices souscriraient l'assurance obligatoire et les garanties facultatives auprès du régime public d'assurance automobile.

Même si les assureurs privés seraient en mesure de vendre de l'assurance dommages corporels et de l'assurance responsabilité civile supplémentaires, en vertu du régime proposé, le volume du marché auquel ils auraient accès serait nettement limité.

Les critères de tarification seraient quelque peu différents dans le cadre du régime public. Les tarifs seraient fondés sur le dossier de conduite de chaque personne, les antécédents en matière de sinistres sans collision ni versement, l'usage du véhicule, la marque et le modèle du véhicule et les garanties facultatives souscrites. Il serait interdit de prendre l'âge, le sexe et l'état civil en compte dans la tarification, et le comité spécial a décidé d'appliquer un seul régime de tarification pour l'ensemble de la province.

## 3.2 Échelle de tarifs et barème de rabais

L'établissement d'une échelle de tarifs et d'un barème de rabais peut se faire de plusieurs façons. Le comité spécial nous a demandé d'établir les caractéristiques potentielles d'une échelle de tarifs et d'un barème de rabais. Il faut noter que seuls des calculs actuariels peuvent déterminer avec précision les tarifs que chaque propriétaire de véhicule aurait à payer, détermination qui débordait le mandat du présent rapport. Le tableau qui suit propose tout de même une formule :

## Modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative

| | |
|---|---|
| **Dossiers de conduite** | Les personnes ayant un bon dossier de conduite accumulent des rabais sur la prime de leur véhicule au fil du temps.<br>Les personnes qui présentent des risques aggravés paient des surprimes.<br>Les surprimes exigées des personnes qui ont de longue date un bon dossier et qui sont impliquées dans un accident avec responsabilité sont moins élevées que les surprimes pour ceux et celles qui ont le même dossier mais relativement peu d'expérience.<br>Les primes des personnes qui ont été impliquées dans de multiples accidents avec responsabilité ou qui ont commis de multiples ou graves infractions relatives à la conduite augmentent considérablement. |
| **Surprimes** | Les conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés sont directement surcotisés. |
| **Primes** | Une prime de base qui dépend de l'usage, de la marque et du modèle du véhicule et des garanties facultatives souscrites<br>moins<br>les rabais consentis après un certain temps sur la base du nombre d'années sans sinistre ni infraction relative à la conduite<br>plus<br>les surprimes et les franchises plus élevées en cas de multiples sinistres sans collision ni versement. |
| **Échelle de tarifs** | Une échelle de tarifs est tenue pour chaque conducteur ou conductrice du Nouveau-Brunswick. L'échelle comporte trois zones :<br>• une zone de rabais pour les personnes qui accumulent de l'expérience sans sinistre ni infraction relative à la conduite;<br>• le point de départ pour les conducteurs et conductrices novices;<br>• une zone de pénalisation pour les conducteurs et conductrices qui présentent des risques aggravés. |
| **Position sur l'échelle** | Les conducteurs et conductrices novices se situent au point de départ de l'échelle.<br>Pour chaque année d'expérience de conduite sans sinistre ni infraction relative à la conduite, la personne obtient un point de mérite, jusqu'à concurrence de 10 points de mérite (+10 sur l'échelle).<br>Pour chaque sinistre avec responsabilité au cours d'une période de trois ans, la personne obtient des points d'inaptitude en fonction du nombre d'années de conduite sans sinistre accumulées avant l'accident.<br>Les infractions relatives à la conduite entraînent des points d'inaptitude, qui varient selon le genre d'infraction (p. ex., 2 points d'inaptitude pour un excès de vitesse, 3 points d'inaptitude pour défaut de céder la priorité, 20 points d'inaptitude pour les déclarations de culpabilité pour infractions au *Code criminel*).<br>Une personne se situant dans la zone de rabais qui accumule ensuite trois années sans accident ni infraction relative à la conduite revient à la position qu'elle occupait sur l'échelle avant l'accident ou l'infraction relative à la conduite (à l'exception des déclarations de culpabilité pour infractions au *Code criminel*).<br>Une personne se situant dans la zone de pénalisation qui accumule ensuite trois années sans accident ni infraction relative à la conduite revient au point de départ ou dans la zone de rabais (p. ex., une personne qui se situe à -7 dans la zone de pénalisation puis qui connaît trois années sans accident ni infraction relative à la conduite revient au tarif de base ; une personne qui se situe à -2 puis qui connaît trois années sans accident ni infraction relative à la conduite revient à +1 dans la zone de rabais). |

| Modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative | |
|---|---|
| | Au point de départ, les primes de véhicule sont fondées sur l'usage, la marque et le modèle du véhicule et les garanties facultatives souscrites, sans rabais. |
| Primes établies en fonction du dossier de conduite | Pour chaque position atteinte dans la zone de rabais pour le véhicule, le ou la propriétaire du véhicule obtient un rabais de 4 %, jusqu'à concurrence de 40 %, pour chaque voiture particulière assurée. |
| | Pour chaque position atteinte dans la zone de pénalisation, la personne doit payer une prime unique (25 $ pour chacun des 2 premiers points, de 25 $ à 50 $ pour chacun des 4 points suivants, 75 $ pour chacun des 4 points suivants, 100 $ pour chaque point subséquent). |
| Primes et franchises pour les demandes de règlement d'accidents sans collision ni versement | Aucune surprime n'est appliquée si une demande de règlement d'accident sans collision ni versement est faite durant une période de trois ans. |
| | Deux demandes de règlement d'accidents sans collision ni versement ou plus au cours d'une période de trois ans donne lieu à une surprime et à une franchise plus élevée. |

Selon la formule décrite ci-dessus, le dossier de conduite de chaque personne joue un rôle important dans la détermination de la prime d'assurance du véhicule. Les conducteurs et conductrices novices partent du point de départ sur l'échelle et obtiennent des rabais sur l'assurance du véhicule pour chaque année de conduite sans sinistre ni infraction relative à la conduite, jusqu'à un maximum de 10 ans.

La prime des propriétaires de véhicule qui immatriculent et donc assurent leur véhicule serait établie en fonction de la position de la personne sur l'échelle, de l'usage, de la marque et du modèle du véhicule et des garanties supplémentaires souscrites (le dossier de conduite des autres membres d'un ménage ne modifie pas la position du ou de la propriétaire du véhicule sur l'échelle). Une personne qui n'immatricule pas un véhicule mais qui accumule suffisamment de points d'inaptitude pour se retrouver dans la zone de pénalisation devra payer une surprime, ce qui fait en sorte qu'elle contribue au fonds d'assurance.

Les conséquences d'un accident avec responsabilité sur les primes sont moins coûteuses pour les personnes qui ont de longue date un bon dossier de conduite que pour les personnes relativement peu expérimentées. Pour que les conséquences sur les primes à la suite d'une collision ou d'une infraction relative à la conduite (à l'exception des déclarations de culpabilité pour infractions au *Code criminel*) ne pénalisent pas durant une période déraisonnablement longue, la personne revient à sa position précédente dans la zone de rabais, ou au point de départ si elle se trouve dans la zone de pénalisation, après trois années de conduite sans sinistre ni infraction relative à la conduite.

Le rabais maximum obtenu pour année de conduite sans sinistre ni infraction relative à la conduite peut varier. Plus le rabais est élevé, plus la prime de base exigée doit être élevée, puisque les primes doivent financer les rabais. L'échelle présentée ici suppose un rabais maximal de 4 % pour chaque année de conduite sans sinistre ni infraction relative à la conduite (les propriétaires de véhicule auraient droit à un rabais maximal de 40 % réparti sur 10 ans avec un niveau de rabais de 4 %).

Les primes de chaque position dans la zone de pénalisation peuvent aussi varier en fonction de la conception de l'échelle. Nous proposons une pénalité relativement modeste de 25 $ pour chacune des deux premières positions sur l'échelle, suivie d'augmentations rapides au fur et à mesure que les points d'inaptitude s'accumulent. Pour donner une idée des conséquences d'une collision avec responsabilité sur les primes, conséquences qui varient selon la position du conducteur ou de la conductrice sur l'échelle, voici une illustration de l'application de l'échelle au niveau de rabais de 4 % :

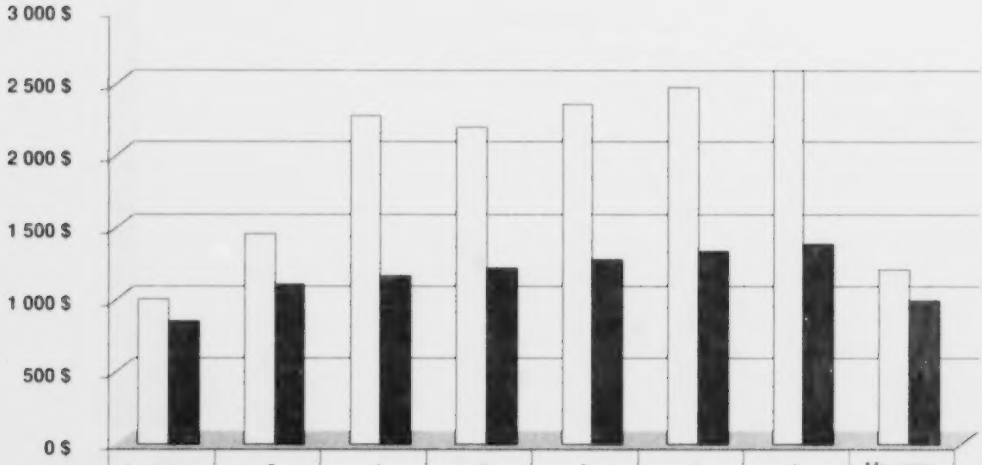
## Échelle de tarifs pour le modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative

| | Position sur l'échelle | Rabais pour le véhicule ou prime de conduite | Points d'inaptitude pour le 1er accident avec responsabilité en 3 ans | Conséquences sur les primes moyennes |
|---|---|---|---|---|
| | +10 | 40 % | 3 | 240 $ |
| | +9 | 36 % | 3 | 240 $ |
| | +8 | 32 % | 3 | 240 $ |
| | +7 | 28 % | 4 | 360 $ |
| | +6 | 24 % | 4 | 360 $ |
| **Zone de** | +5 | 20 % | 4 | 360 $ |
| **rabais** | +4 | 16 % | 5 | 465 $ |
| **(bonus)** | +3 | 12 % | 6 | 485 $ |
| | +2 | 8 % | 8 | 490 $ |
| | +1 | 4 % | 9 | 520 $ |
| **Point de départ** | **0** | **0** | **10** | **550 $** |
| | -1 | 25 $ | 10 | 650 $ |
| | -2 | 50 $ | 10 | 750 $ |
| | -3 | 125 $ | 10 | 850 $ |
| | -4 | 150 $ | 10 | 950 $ |
| | -5 | 200 $ | 10 | 1 050 $ |
| | -6 | 250 $ | 10 | 1 150 $ |
| | -7 | 325 $ | 10 | 1 250 $ |
| | -8 | 400 $ | 10 | 1 350 $ |
| **Zone de** | -9 | 475 $ | 10 | 1 450 $ |
| **pénalisation** | -10 | 550 $ | 10 | 1 550 $ |
| **(malus)** | -11 | 650 $ | 10 | 1 650 $ |
| | -12 | 750 $ | 10 | 1 750 $ |
| | -13 | 850 $ | 10 | 1 850 $ |
| | -14 | 950 $ | 10 | 1 950 $ |
| | -15 | 1 050 $ | 10 | 2 050 $ |
| | -16 | 1 150 $ | 10 | 2 150 $ |
| | -17 | 1 250 $ | 10 | 2 250 $ |
| | -18 | 1 350 $ | 10 | 2 350 $ |
| | -19 | 1 450 $ | 10 | 2 450 $ |
| | -20 | 1 550 $ | 10 | 2 550 $ |
| | Plus de 20 | 100 $ pour chaque point additionnel | 1 | |

Les différences les plus importantes entre la tarification du modèle néo-brunswickois actuel et la tarification du modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative sont les rabais consentis sur les primes pour les années de conduite sans sinistre et l'application d'un régime tarifaire territorial unique. Les autres facteurs qui comptent dans la détermination des tarifs (usage, marque et modèle du véhicule et garanties facultatives souscrites) se ressemblent d'un modèle à l'autre.

Nous avons préparé une comparaison de haut niveau des différences entre les rabais sur les primes afin de donner une idée des conséquences du dossier de conduite pour chaque modèle. Il faut signaler que seuls des calculs actuariels peuvent déterminer avec précision les tarifs que chaque propriétaire de véhicule aurait à payer, détermination qui dépassait le mandat du présent rapport. Les taux de primes moyens fournis dans la présente section du rapport incluent le montant nécessaire pour financer les frais de démarrage et les frais de préfonctionnement de l'assureur public (5 % de plus).

## Rabais sur les primes




| | 6 ou plus | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | Moyenne |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.-B. avec réforme (plafond de 2 500 $) | 1 006 $ | 1 462 $ | 2 278 $ | 2 203 $ | 2 359 $ | 2 476 $ | 2 598 $ | 1 212 $ |
| Modèle N.-B. d'assurance dommages corporels et garantie dommages matériels facultative (4 %) | 858 $ | 1 112 $ | 1 168 $ | 1 223 $ | 1 279 $ | 1 335 $ | 1 390 $ | 993 $ |

En vertu du modèle néo-brunswickois actuel, les propriétaires de véhicule bénéficient de rabais importants pour les années de conduite sans sinistre. Dans le graphique qui précède, les rabais consentis aux propriétaires qui ont un bon dossier de conduite durant six ans ou plus sont regroupés dans la même catégorie (les personnes qui ont un bon dossier de conduite durant plus de six ans obtiennent des rabais plus élevés). Le tarif de base est sensiblement plus élevé, puisque les primes doivent être suffisantes pour financer les rabais.

En application du modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative, les rabais consentis sont moindres, mais, comme la prime moyenne est inférieure à la prime exigée en vertu du modèle néo-brunswickois actuel, les propriétaires paient moins cher. De plus, la prime de base est moins élevée.

Dans les deux modèles, la prime moyenne est relativement semblable à la prime versée par les propriétaires ayant un bon dossier de conduite durant cinq ou six ans. Cela s'explique par le fait que, dans tout régime d'assurance, la plupart ont un dossier sans sinistre, et la prime moyenne a tendance à correspondre à la prime de cet important volet de la clientèle.

## 3.3 Gouvernance et reddition de comptes

Avant la transition de l'ancien régime au nouveau, une loi provinciale devra être rédigée et adoptée pour constituer la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick. La loi doit établir le régime d'assurance global, y compris les caractéristiques et les indemnités de l'assurance et le cadre de fonctionnement de la SAPNB.

Il faudrait qu'une ou un ministre soit délégué à la SAPNB et qu'un conseil d'administration soit établi. Le conseil serait chargé de l'élaboration des politiques et de la surveillance de la SAPNB.

La Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick jouerait un rôle important sur le plan de la transparence et de la reddition de comptes auprès du public. La SAPNB serait tenue de soumettre ses tarifs d'assurance à l'approbation de la Commission des entreprises de service public. Les hausses de tarifs feraient l'objet d'un examen et d'audiences publiques, auxquelles les parties prenantes et le public seraient invités à participer.

## 3.4 Rôle des courtiers et agents d'assurance

Les courtiers et agents d'assurance titulaires de licence seraient les distributeurs exclusifs de l'assurance publique partout dans la province. Le soutien fourni par la SAPNB comprendrait le régime d'assurance et la formation sur les produits, les documents de communication et de promotion aux points de vente ainsi qu'un soutien téléphonique. Les agents et courtiers d'assurance titulaires de licence joueraient un rôle essentiel dans la distribution des produits et aideraient la clientèle à comprendre le nouveau régime et à choisir les produits d'assurance qui conviennent.

# 4.0 Stratégie relative au fonctionnement

Sur le fondement de la loi constitutive et pour permettre à la SAPNB de réaliser sa mission, une infrastructure et une organisation seraient établies, comprenant le personnel, les installations et les systèmes d'information. Le début de ces activités d'établissement marquerait le début de la période de préfonctionnement, qui devrait durer 12 mois, après quoi les activités de la société pourraient commencer et la transition des conducteurs et conductrices du Nouveau-Brunswick de l'ancien régime au nouveau pourrait avoir lieu.

| Étape | Moment | Activités clés |
|---|---|---|
| Préfonctionnement | Mois 1 à 12 | Construire les installations, élaborer les systèmes d'information, recruter le personnel, former le personnel et les partenaires (agents et courtiers) |
| Fonctionnement | À partir du mois 13 | Commencer la vente de la nouvelle assurance et la transition des titulaires de police au nouveau régime et rembourser les emprunts |

## 4.1 Installations

La SAPNB serait logée dans un siège social d'une superficie estimative de 135 000 pi$^2$, situé dans un des centres urbains du Nouveau-Brunswick. Il est présumé qu'environ 75 % du personnel de la SAPNB travaillerait au siège social, y compris le personnel des centres d'appels pour le soutien à la clientèle et aux courtiers. La mise sur pied suppose la construction de cinq centres d'indemnisation[3], d'une superficie de 15 000 pi$^2$ chacun, qui regrouperaient environ 25 % du personnel de la SAPNB. Des centres d'indemnisation temporaires pourraient être mis sur pied si des retards survenaient dans la construction des centres. Les experts en sinistres se déplaceraient à partir des centres d'indemnisation pour se rendre dans les collectivités environnantes au besoin afin d'assurer le respect des normes des services à la clientèle.

## 4.2 Direction et personnel

Il est estimé que la SAPNB emploierait directement environ 800 personnes au Nouveau-Brunswick dans différents rôles, y compris le travail de bureau, des postes techniques et professionnels, des postes de surveillance et des postes de gestion. L'organisation de la SAPNB comprendrait les éléments suivants : direction générale, services financiers, opérations d'assurance, indemnisation, technologie de l'information, ressources humaines, contentieux et affaires réglementaires, relations publiques et prévention. Une équipe cadre de huit membres, composée d'une direction générale et de sept vice-présidences, serait formée pour assurer la direction et la gestion courantes de la SAPNB. Le recrutement du personnel durerait 24 mois ; 90 % de la main-d'œuvre serait recrutée au cours des 12 premiers mois.

[3] Remarque : L'emplacement des centres reste à déterminer. Les objectifs liés aux services à la clientèle et les temps de déplacement devraient guider les décisions concernant l'emplacement des centres. D'autres centres d'indemnisation pourraient s'ajouter ultérieurement, mais ils ne sont pas compris dans le présent plan d'entreprise.

## 4.3 Période de préfonctionnement

Une fois établi le mandat visant la création de la SAPNB, il est présumé qu'une période de préfonctionnement de 12 mois suivra. Les activités de la période de préfonctionnement seront notamment :

- le recrutement et la formation de la main-d'œuvre ;
- la construction du siège social et de cinq centres d'indemnisation ;
- l'élaboration des procédés administratifs et des systèmes ;
- l'adaptation des systèmes de technologie de l'information pour l'assurance automobile, y compris :
    - un système d'assurance,
    - un système financier,
    - un système d'indemnisation ;
- la formation des agents et courtiers d'assurance titulaires de licence et des autres partenaires commerciaux concernant les nouveaux systèmes, les processus et les règles administratives ;
- la planification de la transition.

La Société d'assurance publique du Manitoba a consenti à aider la SAPNB à adapter et à convertir le système d'assurance, le système financier et le système d'indemnisation de la SAPM afin qu'il soit à la mesure des besoins du Nouveau-Brunswick, ce qui élimine la nécessité de bâtir les systèmes à partir de zéro. La SAPNB pourrait explorer au cours de la période de préfonctionnement d'autres possibilités de partenariat ou d'impartition susceptibles de contribuer à améliorer l'efficience du projet.

## 4.4 Période de fonctionnement

Il est présumé que les activités débutent le premier jour de la deuxième année, jour où la SAPNB réalisera sa stratégie de transition. Le recrutement se poursuivra durant la première année de fonctionnement jusqu'à ce que les effectifs prévus, soit 800 personnes, soient complets.

# 5.0 Stratégie financière

Les intrants du modèle financier ont été établis par les experts-conseils et discutés avec les membres du comité spécial à l'occasion d'un atelier. En conséquence, les projections et les estimations financières présentent, à la lumière des données connues, la situation financière prévue de la SAPNB, les résultats des activités et les flux de trésorerie pour la période du projet. Les hypothèses communiquées dans le présent document sont celles que les experts-conseils ont élaborées puis discutées avec le comité spécial et qu'ils considèrent comme importantes dans l'établissement des projections. Des écarts sont habituellement constatés entre les projections et les résultats réels, car il est fréquent que les faits et les circonstances ne se produisent pas tel qu'on l'attendait; de plus, ces écarts peuvent s'avérer importants.

Les sources connues d'information sur les coûts, telles que le ministère de l'Approvisionnement et des Services du Nouveau-Brunswick, ont été utilisées tel qu'il est décrit. L'estimation des frais de fonctionnement de la SAPNB a été établie par l'extrapolation de données d'autres corporations de la Couronne semblables et tient compte des données particulières à la SAPNB concernant les primes émises, les effectifs et les services fournis. Les chiffres présentés reposent sur l'information obtenue des sources connues ; les fondements des hypothèses et les projections sous-jacentes n'ont pas été évalués. Dans les cas où plusieurs valeurs étaient possibles pour un même intrant, nous avons généralement retenu la valeur la plus élevée dans les projections financières.

## 5.1 Budget de capital

Des acquisitions de biens et de matériel seront nécessaires et auront lieu durant la première année (période de préfonctionnement) pour les biens suivants :

| | |
|---|---|
| Coût de construction de cinq centres d'indemnisation | 10 125 000 $ |
| Coût de construction du siège social | 18 225 000 $ |
| Provision pour les meubles et le matériel | 4 000 000 $ |
| Systèmes de technologie de l'information (matériel de bureautique seulement) | 2 900 000 $ |
| | **35 250 000 $** |

## 5.2 Frais de démarrage

Les frais de démarrage sont les charges accessoires et les dépenses autres qu'en capital engagées durant la période de préfonctionnement de 12 mois, nécessaires pour créer l'infrastructure et les processus qui permettront à la SAPNB de fonctionner. Ces frais seront capitalisés et amortis sur une période de cinq ans. Les frais de démarrage sont estimés comme suit :

| | |
|---|---|
| Frais de recrutement | 800 000 $ |
| Coûts d'élaboration des procédés administratifs et des systèmes | 7 900 000 $ |
| Frais de communication | 3 000 000 $ |
| Honoraires d'experts-conseils | 1 600 000 $ |
| | **13 300 000 $** |

## 5.3 Frais de la période de préfonctionnement

Pour la première année, l'estimation des frais de fonctionnement comprend surtout la rémunération du personnel, les frais de formation et autres charges de fonctionnement (traitement des données, utilisation des bâtiments, impression, papeterie et autres fournitures de bureau, affranchissement, déplacements, téléphones, etc.). La rémunération représente environ 75 % des frais de fonctionnement engagés durant la première année ; les frais de formation et autres charges de fonctionnement représentent l'autre 25 %. La rémunération du personnel suppose un recrutement échelonné de 700 personnes durant la première année.

Le total des frais de la première année est le suivant :

| | |
|---|---|
| Estimation de la rémunération du personnel | 23 700 000 $ |
| Estimation des frais de formation | 500 000 $ |
| Estimation des autres charges de fonctionnement | 7 810 000 $ |
| | **32 010 000 $** |

Bien qu'il ne s'agisse pas de frais relatifs à la période de préfonctionnement, on estime que, pour aider les différents intervenants à faire la transition de l'ancien modèle d'assurance au nouveau, la SAPNB engagerait des charges non répétitives de transition pouvant atteindre 20 000 000 $ durant la deuxième année de fonctionnement.

## 5.4 Plan de financement

Au cours de la période de préfonctionnement, la SAPNB aurait besoin d'un financement de 82 000 000 $. L'hypothèse retenue est que la somme sera couverte par un prêt de la province du Nouveau-Brunswick. Les montants réels peuvent varier en raison des événements et des circonstances qui peuvent survenir. Il est estimé que les sommes seront avancées à la SAPNB au cours de la période de préfonctionnement de 12 mois sous la forme de versements égaux. La structure financière et l'utilisation des fonds sont prévus comme suit :

**Sources de financement**

| | |
|---|---|
| Province du Nouveau-Brunswick | 82 000 000 $ |

**Utilisation des fonds**

| | |
|---|---|
| Frais de démarrage (voir la section 5.2) | 13 300 000 $ |
| Acquisitions de biens et de matériel (voir la section 5.1) | 35 250 000 $ |
| Frais de fonctionnement de la période de préfonctionnement (voir la section 5.3) | 32 010 000 $ |
| | **80 560 000 $** |

Le financement par emprunt porterait des intérêts de 5 % et devrait être remboursé en entier au début de la deuxième année, c'est-à-dire la première année de fonctionnement de la SAPNB. Le premier jour de fonctionnement de la deuxième année, la SAPNB connaîtrait une rentrée de fonds importante à la suite du transfert à la SAPNB des primes souscrites auprès des compagnies d'assurance privées, ce qui lui permettrait de rembourser en entier, au début de la deuxième année, l'avance consentie par la province.

## 5.5 Projections

Les projections présentées ci-dessous comprennent tous les types de véhicule et supposent une surprime de 5 % de la deuxième à la cinquième année. Les projections comprennent les éléments habituels présentés dans les états financiers des compagnies d'assurance (primes, sinistres, frais de règlement, commissions, taxe sur les primes, charges de fonctionnement, produits des placements, etc.) ainsi que les frais de démarrage, qui sont les charges accessoires et les dépenses autres qu'en capital engagées durant la période de préfonctionnement de 12 mois, nécessaires pour créer l'infrastructure et les processus qui permettront à la SAPNB de fonctionner.

Les postes clés de l'état des bénéfices (perte) projetés et des bénéfices (déficit) non répartis et de l'état des flux de trésorerie projetés sont présentés dans le tableau suivant :

**(en milliers de dollars)**

| | Année 1 | Année 2 | Année 3 | Année 4 | Année 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Bénéfices (perte) nets** | (34 482 $) | (9 546 $) | 18 751 $ | 25 392 $ | 31 518 $ |
| **Bénéfices (déficit) non répartis au début** | — | (34 482 $) | (44 028 $) | (25 457 $) | (65 $) |
| **Bénéfices (déficit) non répartis à la fin** | (34 482 $) | (44 028 $) | (25 457 $) | (65 $) | 31 453 $ |
| **Liquidités à la fin de la période** | 1 627 $ | 224 666 $ | 374 978 $ | 508 232 $ | 632 957 $ |

## Annexe L. — Modèle néo-brunswickois d'assurance automobile publique : exemples de tarifs

# Modèle néo-brunswickois d'assurance automobile publique : exemples de tarifs

*Rapport présenté au*

**Comité spécial de l'assurance automobile publique**

*par*

**Jon Schubert Consulting et**
**Meyers Norris Penny LLP**

# 1.0 Introduction et contexte

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est engagé à rendre l'assurance automobile plus abordable, plus équitable et plus accessible pour les gens du Nouveau-Brunswick[1]. À l'appui de cet engagement, le gouvernement provincial a créé le Comité spécial de l'assurance automobile publique. Ce comité multipartite de l'Assemblée législative est chargé d'examiner des modèles d'assurance automobile publique ailleurs au Canada afin de déterminer celui qui conviendrait le mieux au Nouveau-Brunswick, si la décision est prise de passer à un régime public.

Afin de faciliter la discussion sur les divers modèles et d'obtenir une estimation précise des primes ainsi que des frais de démarrage et de fonctionnement du modèle privilégié, le comité spécial a retenu les services de Jon Schubert Consulting et de Meyers Norris Penny. Un rapport intitulé *Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise*, daté du 3 février 2004, a été établi. Il décrit les modèles de rechange, le modèle privilégié — le modèle néo-brunswickois d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative — ainsi que les stratégies de fonctionnement et de financement qui s'y rattachent.

Le comité spécial nous demande maintenant de préparer des tarifs estimatifs pour 12 scénarios d'application du modèle néo-brunswickois d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative. Le présent rapport explique les scénarios et donne les tarifs estimatifs.

# 2.0 Méthodologie et réserve

## 2.1 Méthodologie

Nous nous sommes appuyés sur diverses sources de données pour préparer les tarifs estimatifs du modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative du Nouveau-Brunswick, dont les suivantes :

- rapport de KPMG LLP en date du 28 juillet 2003 et intitulé *Impact of Tort Reform on Private Passenger Automobile Rates in New Brunswick*;
- *Rapports statistiques sur l'assurance automobiles*, Bureau d'Assurance du Canada (livre vert);
- bureau du surintendant des institutions financières;
- rapport annuel 2002 de la SAAQ;
- rapport annuel 2002 de la SAPM;
- requête de hausse tarifaire du régime Autopac de base 2004 de la SAPM;
- données de SGI;
- rapport annuel 2002 du Saskatchewan Auto Fund;
- rapport annuel 2002 de la ICBC;
- tarifs de référence de 2003 (voitures particulières) de la Commission des entreprises de service public du Nouveau-Brunswick.

[1] Province du Nouveau-Brunswick, *Document de consultation sur l'instauration d'un régime d'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick*, 2003.

Pour chaque scénario fourni par le comité spécial, nous avons établi des tarifs estimatifs selon le modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels décrit dans le rapport intitulé *Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise*, en tenant compte des systèmes de tarification utilisés au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique ainsi que des tables de groupe du système de tarification CLEAR[1]. Les tarifs estimatifs dans le présent rapport valent pour des polices qui auraient été vendues le 1er juillet 2003.

## 2.2 Réserve

Aucune estimation ne peut tenir compte de tous les facteurs qui touchent les tarifs d'assurance. L'estimation peut, par contre, donner une idée des résultats à escompter et de l'incidence des changements possibles. Plusieurs raisons motivent l'incertitude liée à nos tarifs estimatifs.

- Puisque les projections sont fondées sur des hypothèses concernant des événements à venir, les tarifs réels différeront des tarifs estimatifs, et les écarts peuvent être importants.
- Il y a de nombreuses façons de concevoir une échelle de tarifs et un barème de rabais et de surprimes. Le comité spécial nous a demandé de proposer les caractéristiques d'une échelle de tarifs et d'un barème de rabais, et ces caractéristiques sont expliquées dans le rapport intitulé *Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise*. Toutefois, si le Nouveau-Brunswick adopte l'assurance automobile publique, la structure du régime, les garanties, l'échelle des tarifs et le barème des rabais et des surprimes pourraient diverger de ceux envisagés pour l'établissement de nos tarifs estimatifs.
- Dans un régime public ayant divers barèmes, les habitudes de la clientèle (par exemple divers niveaux d'achats de garanties facultatives) et le genre de demandes de règlement peuvent changer. Ces facteurs auront une incidence sur les tarifs que paieront les gens du Nouveau-Brunswick.
- Les estimations des charges des sinistres sous-jacentes au modèle d'assurance dommages corporels et de garantie dommages matériels facultative sont susceptibles de comporter des erreurs, car la nature des demandes de règlement dépend de l'issue d'événements qui n'ont pas encore eu lieu. Des exemples de ces événements incluent les verdicts des jurys, les interprétations faites des tribunaux, les attitudes du public à l'égard des demandes de règlement ainsi que les conditions sociales et économiques.
- Dans la mesure où nos modèles et nos hypothèses ne reflètent peut-être pas les mesures législatives et le modèle d'assurance qui seront adoptés si l'assurance automobile publique est effectivement instaurée au Nouveau-Brunswick, les primes et les charges des sinistres pourraient différer de nos estimations.
- Nous partons du principe que les données et les renseignements de la section 2.1 du présent rapport sont exacts, sans vérification indépendante.
- L'établissement de tarifs précis pour chaque propriétaire de véhicule exigerait un calcul actuariel des tarifs, lequel ne faisait pas partie du mandat pour le présent rapport.

Toute conclusion sur les tarifs estimatifs contenus dans le présent rapport ne devrait être tirée qu'après l'examen du rapport dans sa totalité. Le présent document ne doit être utilisé qu'en exergue au rapport du Comité spécial de l'assurance automobile publique intitulé *Modèle d'assurance automobile publique : Plan d'entreprise*, établi par Jon Schubert Consulting et Meyers Norris Penny. Les renseignements contenus dans le rapport peuvent ne pas convenir à d'autres fins. Jon Schubert Consulting et Meyers Norris Penny n'ont pas la responsabilité de mettre le présent document à jour pour tenir compte des faits et des circonstances postérieurs à sa date d'établissement.

[1] Système de tarification automobile selon la sinistralité canadienne élaboré par le Bureau d'Assurance du Canada.

## 3.0 Exemples de tarifs

Le tableau suivant présente les paramètres des scénarios que le comité spécial a envisagés ainsi que les tarifs estimatifs calculés.

**Figure 5.— Modèle néo-brunswickois : exemples de tarifs**

| Scénario | Âge et sexe | Expérience au volant | Dossier de conduite | Autres conducteurs et conductrices | Véhicule | Garanties | Endroit | Tarif estimatif |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 45 ans, femme | Plus de 10 ans de conduite sécuritaire | | Fille de 16 ans, conductrice novice, vient de terminer des cours de conduite<br><br>Fils de 18 ans, 2 ans de conduite sécuritaire. | Dodge Caravan 2002 | Responsabilité civile, 2 millions de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 $ | Campbellton | 1 228 $ |
| 2 | 22 ans, homme célibataire | 5 ans de conduite sécuritaire | 1 sinistre (bris de pare-brise) l'année dernière | Aucun | Toyota Corolla 2001 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | Tracadie | 1 358 $ |
| 3 | 18 ans, femme célibataire (étudiante) | 2 ans de conduite sécuritaire | | Aucun | Honda Civic avec hayon 1993 | Responsabilité civile, 200 000 $; aucune garantie dommages au véhicule | Saint John | 1 007 $ |
| Véhicule 1<br>4 | 60 ans, homme | 10 ans de conduite sécuritaire; usage agrément | | Aucun | Pontiac Grand Prix 2002 | Responsabilité civile, 2 millions de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 $ | Miramichi | 1 006 $ |
| Véhicule 2 | 57 ans, femme | 6 ans de conduite sécuritaire; usage agrément | 1 sinistre sans collision ni versement il y a 4 ans | Aucun | Pontiac Grand Am 1997 | Responsabilité civile, 2 millions de dollars; aucune garantie dommages au véhicule | Miramichi | 528 $ |
| 5 | 77 ans, femme | 10 ans de conduite sécuritaire; usage agrément | | Aucun | Ford Taurus 2000 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | St. Stephen | 812 $ |
| 6 | 30 ans, homme | 10 ans d'expérience au volant | Premier accident avec responsabilité il y a 5 ans; deuxième accident avec responsabilité l'an dernier; antécédents : 7 ans de conduite sécuritaire | Aucun | Jeep Cherokee 2001 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | Fredericton | 1 006 $ |

## Figure 5. — Modèle néo-brunswickois : exemples de tarifs

| Scénario | Âge et sexe | Expérience au volant | Dossier de conduite | Autres conducteurs et conductrices | Véhicule | Garanties | Endroit | Tarif estimatif |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Véhicule 1<br>**7** | 29 ans; homme | 10 ans de conduite sécuritaire | Premier accident sans responsabilité il y a 3 ans; un sinistre (bris de pare-brise) l'année dernière | Aucun | Camionnette Mazda 2004 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | Petit Rocher | 1 150 $ |
| Véhicule 2 | 28 ans; femme | 7 ans de conduite sécuritaire | Un accident avec responsabilité il y a 7 ans | Aucun | Chevrolet Cavalier 1999 | Responsabilité civile, 1 million de dollars, collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | Petit Rocher | 1 242 $ |
| **8** | 54 ans; homme | 10 ans de conduite sécuritaire | | Aucun | Oldsmobile Regency 98 1994 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; aucune garantie dommages au véhicule | Grand Bay | 678 $ |
| **9** | 47 ans; homme | 10 ans de conduite sécuritaire | | Fille de 21 ans, 5 ans de conduite sécuritaire.<br>Fils de 25 ans, un accident avec responsabilité il y a 2 ans et un billet de contravention pour excès de vitesse | VW Jetta 1996 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | Edmundston | 1 038 $ |
| **10** | 24 ans; femme | 8 ans de conduite sécuritaire | Un billet de contravention pour excès de vitesse il y a 3 ans | Aucun | Honda Accord 2002 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 250 $ | Woodstock | 1 360 $ |
| **11** | 42 ans; homme | 22 ans d'expérience au volant | Un accident avec responsabilité il y a 3 ans;<br>1re infraction de conduite avec facultés affaiblies il y a 5 ans;<br>2e infraction de conduite avec facultés affaiblies il y a 2 ans* | Aucun | Chevrolet Impala 1994 | Responsabilité civile, 200 000 $; aucune garantie dommages au véhicule | Memramcook | 1 094 $ (véhicule)<br>2 550 $ (conducteur)<br>3 644 $ (total) |
| **12** | 39 ans; femme | 20 ans d'expérience au volant | Un accident avec responsabilité il y a 3 ans;<br>2e accident avec responsabilité il y a 12 mois | Aucun | Nissan Altima 1997 | Responsabilité civile, 1 million de dollars; collision et accident sans collision ni versement, franchise de 500 $ | Doaktown | 1 624 $ |

*Ce conducteur serait surcotisé après chaque infraction relative à la conduite ou au *Code criminel*. Selon ce scénario, il ne pourrait immatriculer son véhicule que s'il détient un permis de conduire valide et que son compte d'assurance est en règle.

# Annexe M. — Lettre d'intention de la Société d'assurance du Manitoba

le 27 février 2004

Madame Elizabeth Weir, présidente
Comité spécial de l'assurance automobile publique
Assemblée législative du Nouveau-Brunswick
Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1

Madame,

Au nom de la Société d'assurance publique du Manitoba (SAPM), j'ai le plaisir de confirmer que la SAPM est disposée à collaborer avec la province du Nouveau-Brunswick si vous décidez d'adopter un régime d'assurance automobile publique.

Notamment, la SAPM est prête à fournir ce qui suit à la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick :

1) un accès au réseau Autopac OnLine de la SAPM (lequel comprend le système d'immatriculation des véhicules à moteur);
2) des services de conversion des données;
3) des services de modification des formulaires des systèmes internes (bilingue);
4) un soutien en vue de l'entrée en service;
5) un soutien quant à la documentation publiée (bilingue);
6) une formation initiale sur le système, destinée aux agents, aux courtiers, au personnel des centres d'appels et à la haute direction de la SAPNB;
7) l'accès à l'information sur le site Web de la SAPM.

La SAPM est prête à fournir de tels services selon le principe du recouvrement des coûts. D'après l'information actuellement disponible, la SAPM évalue le coût de ces services à entre 7 et 9 millions de dollars, sous réserve d'une confirmation des détails du projet.

Les frais de démarrage susmentionnés pourraient être facturés en un versement ou étalés sur trois années et récupérés comme élément des frais de traitement.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président et directeur général,

J.W. Zacharias

[Traduction.]

## Annexe N. — Retombées économiques du modèle néo-brunswickois d'assurance publique

# Analyse des retombées économiques du modèle d'assurance automobile publique

*Rapport présenté au*

**Comité spécial de l'assurance automobile publique du Nouveau-Brunswick**

*par*

**Pierre-Marcel Desjardins,**
**économiste**

## Introduction

Le Comité spécial de l'assurance automobile publique a été constitué sur résolution de la Chambre le 5 août 2003. À la suite d'un vaste processus, le comité recommande un modèle précis d'assurance automobile publique au Nouveau-Brunswick. La présente étude analyse les retombées économiques de l'application et du fonctionnement du modèle recommandé. En utilisant un modèle d'entrées-sorties, l'étude évalue les retombées du nouveau régime au cours de l'année de démarrage ainsi que durant une année de fonctionnement ordinaire.

## Résultats

Les résultats ont été obtenus en utilisant un modèle d'entrées-sorties, dont les principes sont présentés à l'annexe 1. Afin de procéder à une telle analyse, diverses hypothèses doivent être formulées. Les hypothèses utilisées dans la présente analyse sont exposées en détail à l'annexe 2. Les résultats circonstanciés par comté sont présentés à l'annexe 3.

Avant de présenter les résultats, nous devons signaler que le présent exercice est une simulation économique. Nous sommes convaincu que les résultats globaux représentent de fait une estimation acceptable des retombées économiques du régime d'assurance automobile publique proposé, au regard des hypothèses formulées. Toutefois, la théorie de la statistique nous enseigne que plus l'objet de l'analyse est petit, plus le risque d'erreur est grand. Par conséquent, les résultats par comté — par opposition aux résultats donnés pour l'ensemble de la province — doivent être utilisés avec discernement, même s'ils fournissent des renseignements importants et intéressants.

## Année de démarrage

Les retombées économiques de la période de démarrage du régime proposé d'assurance automobile publique seraient positives. Les facteurs les plus importants pendant la période initiale seraient la construction du siège social et des cinq centres d'indemnisation, le recrutement échelonné du personnel par la Société d'assurance publique et les dépenses d'établissement.

Comme nous l'expliquons à l'annexe 2, nous posons que Moncton est l'emplacement du nouveau siège social, dans la logique de l'étude précédemment menée sur la question par Shift Central. Il a aussi fallu poser des hypothèses quant à l'emplacement des cinq centres d'indemnisation. Nous faisons l'hypothèse qu'ils seraient situés dans le nord-est (Bathurst), le nord-ouest (Edmundston), le sud-est (Moncton), le sud-ouest (Saint John) et le centre du Nouveau-Brunswick (Fredericton).

Pendant l'année de démarrage (tableau 1), les sorties brutes de la province augmenteraient de près de 110 millions de dollars. Les répercussions les plus notables se feraient sentir dans le comté de Westmorland, où seraient situés le nouveau siège social ainsi qu'un centre d'indemnisation (tableau 3, annexe 3). Les autres comtés dotés d'un centre d'indemnisation tireraient aussi de grands avantages de l'activité économique accrue.

**Tableau 1. — Sommaire des résultats de l'année de démarrage, Nouveau-Brunswick**

| | Effets directs[a] | Effets indirects et induits[b] | Effets totaux[c] |
|---|---|---|---|
| Sorties brutes | 75 393 152 $ | 33 944 802 $ | 109 337 954 $ |
| Emploi (années-personnes) | 821,9 | 202,0 | 1 023,9 |
| Produit intérieur brut | 35 444 680 $ | 10 705 626 $ | 46 150 306 $ |
| Recettes du gouvernement fédéral | | | 6 064 549 $ |
| Recettes du gouvernement provincial | | | 4 450 772 $ |

[a] Les effets directs découlent en droite ligne de l'établissement du régime d'assurance automobile publique.
[b] Les effets indirects et induits découlent de l'établissement du régime d'assurance automobile publique mais n'y sont pas directement liés.
[c] Le total des effets n'est pas nécessairement égal à la somme des effets directs, indirects et induits, en raison de l'arrondissement des chiffres.

Côté emplois, selon les estimations, une activité représentant plus de 1 000 années-personnes pourrait être engendrée. Le recrutement effectué par la Société d'assurance automobile publique compterait pour 300 de ces années-personnes. Un nombre important d'emplois directs ou indirects seraient attribuables à la construction du siège social et des centres d'indemnisation. La création d'emplois, au cours de l'année de démarrage, serait donc concentrée dans les collectivités où se trouveraient le siège social et les centres d'indemnisation (tableau 3, annexe 3).

La contribution au produit intérieur brut (PIB) de la province serait d'environ 46 millions de dollars pour l'année de démarrage. Les recettes du gouvernement fédéral provenant des activités au Nouveau-Brunswick augmenteraient de 6 millions alors que celles du gouvernement provincial augmenteraient de plus de 4,4 millions.

## Année de fonctionnement ordinaire

Les retombées économiques du régime d'assurance automobile publique proposé seraient plus variées pendant une année de fonctionnement ordinaire que pendant l'année de démarrage. Dans le cas d'une année de fonctionnement ordinaire, des retombées économiques positives découleraient des activités de la Société d'assurance publique du Nouveau-Brunswick ainsi que des économies au titre des primes pour les conductrices et conducteurs assurés. Des retombées économiques négatives découleront de la réduction ou de la cessation d'activités dans le secteur privé de l'assurance.

Nous estimons que le nombre d'emplois dans le secteur de l'assurance passerait de 2 400 à environ 1 266. L'hypothèse retenue est que le reste des experts en sinistres auraient des emplois à la Société d'assurance publique (les détails des hypothèses sont présentés à l'annexe 2). Ainsi, 291 postes d'experts en sinistres résidents et titulaires de licence dans le secteur privé ainsi que 145,5 postes de soutien connexes disparaîtraient. En outre, selon l'hypothèse retenue, une réduction de 26,4 % serait enregistrée dans les emplois liés aux agences (130,7) et au courtage (247,9). Nous prévoyons aussi une réduction additionnelle de 317,7 postes dans d'autres secteurs de l'assurance. Parallèlement, 800 postes seraient créés à la nouvelle Société d'assurance publique.

Parmi les autres facteurs pris en considération, celui des économies que les conductrices et conducteurs assurés réaliseraient sur les primes est le plus important, puisque ces économies s'élèveraient à 103 587 000 $. Les différences au chapitre des frais de fonctionnement sont aussi intégrées aux calculs.

Le tableau 2 indique que les effets directs seraient négatifs, étant donné que la création de la Société d'assurance publique donnerait lieu à la décroissance du secteur et à la diminution des emplois directs. Toutefois, les effets indirects et induits, en majeure partie attribuables à la réduction des primes, engendreraient des retombées économiques positives. L'incidence globale sur l'économie serait positive.

Dans l'ensemble, les sorties brutes de la province augmenteraient de plus de 144 millions de dollars annuellement. Les répercussions seraient positives pour toutes les régions de la province, même si le comté de Westmorland et, dans une moindre mesure, ceux de York et de Gloucester seraient les principaux bénéficiaires (tableau 8, annexe 3).

**Tableau 2. — Sommaire des résultats pour une année de fonctionnement ordinaire, Nouveau-Brunswick**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets totaux |
|---|---|---|---|
| Sorties brutes | -13 673 245 $ | 157 854 974 $ | 144 181 729 $ |
| Emploi (années-personnes) | -333,2 | 608,4 | 275,2 |
| Produit intérieur brut | -8 469 596 $ | 45 876 474 $ | 37 406 878 $ |
| Recettes du gouvernement fédéral | | | 6 768 763 $ |
| Recettes du gouvernement provincial | | | 3 515 239 $ |

Les retombées globales sur l'emploi seraient positives, grâce à la création d'emplois équivalant à 275 années-personnes. En l'occurrence, les effets totaux seraient négatifs dans certains comtés et positifs dans d'autres (tableau 9, annexe 3). Les gains les plus importants seraient enregistrés dans les comtés dotés d'installations de la nouvelle Société d'assurance publique.

Les retombées sur le PIB de la province seraient positives, car celui-ci augmenterait de plus de 37 millions de dollars. Les recettes du gouvernement fédéral provenant du Nouveau-Brunswick augmenteraient de plus de 6,7 millions, tandis que les recettes du gouvernement provincial augmenteraient de 3,5 millions.

## Autres questions économiques

Nous avons exposé les retombées économiques globales des modifications proposées du système d'assurance automobile au Nouveau-Brunswick. Ce ne sont pas les seules retombées économiques, mais les autres facteurs sont extrêmement difficiles à quantifier. Voici deux d'entre eux : la stabilité accrue pour les conductrices et conducteurs assurés et les répercussions de la perte d'emplois et du déplacement de travailleurs et travailleuses.

## Stabilité accrue pour les conductrices et conducteurs assurés

Un nouveau régime qui offrirait stabilité et prévisibilité aux assurés aurait des retombées économiques positives. Face aux risques et à l'incertitude, les agents économiques ont tendance à être prudents et à limiter leur exposition au risque. La réduction des risques et de l'incertitude devrait se traduire par une activité économique accrue, qui découlerait du comportement modifié de la clientèle et des entreprises.

## Perte d'emplois et déplacement de travailleurs et travailleuses

Même si le modèle laisse prévoir une augmentation nette des emplois, on ne devrait pas sous-estimer les répercussions chez les travailleuses et travailleurs déplacés. Comme nous l'avons indiqué, nous estimons à environ 1 134 le nombre de postes qui seront perdus. Le changement est très souvent difficile, surtout lorsque des particuliers doivent en porter le poids. Rien ne garantit que les personnes déplacées trouveront facilement un emploi, d'autant plus que le régime proposé serait davantage centralisé que le système actuel. Cela signifie que des personnes devront certainement déménager si elles ont l'intention de continuer à travailler dans le secteur, éventualité qui pourrait se révéler impossible pour certaines d'entre elles.

## Résumé des conclusions

Année de démarrage :

- augmentation nette de 109 millions de dollars des sorties brutes au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 1 024 années-personnes au chapitre de l'emploi;
- augmentation nette de 46 millions de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 6 millions de dollars des recettes du gouvernement fédéral, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 4,4 millions de dollars des recettes du gouvernement provincial.

Année de fonctionnement ordinaire :

- augmentation nette de 144 millions de dollars des sorties brutes au Nouveau-Brunswick;
- réduction de 1 134 emplois dans le secteur de l'assurance privée;
- création de 800 emplois à la Société d'assurance publique qui est proposée;
- augmentation nette de 275 années-personnes au chapitre de l'emploi (en tenant compte des effets directs, indirects et induits);
- augmentation nette de 37 millions de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 6,7 millions de dollars des recettes du gouvernement fédéral, en raison de l'activité économique accrue au Nouveau-Brunswick;
- augmentation nette de 3,5 millions de dollars des recettes du gouvernement provincial.

## Annexe 1. — Modélisation d'entrées-sorties

Une analyse telle que la présente ne peut être réalisée que selon un modèle économique avéré, en l'occurrence un modèle d'entrées-sorties. Le modèle vise essentiellement à retracer le parcours de l'argent, étape par étape. À titre d'exemple, une entreprise achète des produits et des services d'entreprises locales (effets directs). Ces dernières peuvent, par la suite, recruter du personnel supplémentaire, acheter leurs propres intrants supplémentaires et ainsi de suite, ce qui peut aussi accroître les achats et d'autres actions (effets indirects et induits). Le modèle d'entrées-sorties tient compte des diverses interrelations entre les entrées (achats) et les sorties (production) des entreprises, des ménages et des gouvernements. Notre modèle offre l'avantage additionnel de tenir compte des facteurs géographiques, en exprimant les résultats par comté.

## Annexe 2. — Hypothèses

Nous nous sommes servi des données financières présentées par Jon Schubert Consulting et Meyers Norris Penny LLP pour évaluer les retombées économiques. Les autres hypothèses sont les suivantes.

Hypothèses générales

- Siège social (SS) à Moncton. Il s'agit de la même hypothèse formulée dans l'étude réalisée par Shift Central pour le compte du Bureau d'Assurance du Canada.
- Cinq centres d'indemnisation (CI) : Moncton, Saint John, Fredericton, Edmundston et Bathurst.
- Centre d'appels situé au SS de Moncton.

Année de démarrage

- Aucune incidence sur les activités connexes de l'assurance dans le secteur privé pendant l'année de démarrage.
- Accroissement de l'emploi :
  - — Personnel : le nombre augmentera graduellement au cours de l'année pour atteindre un total de 700 à la fin de l'année de démarrage. Nous prévoyons une moyenne de 300 postes pour l'année.
    - Rémunération du personnel : moyenne de 41 625 $ (sauf haute direction).
- Frais de recrutement (y compris l'achat d'annonces dans la presse écrite) :
  - — Westmorland (70 %);
  - — Gloucester (10 %);
  - — York (10 %);
  - — Saint John (10 %).
- Frais d'élaboration du système et du processus d'affaires :
  - — Majeure partie des dépenses à l'extérieur de la province.
  - — Westmorland (1,27 %).
- Frais de communication (y compris l'achat d'annonces dans la presse écrite) :
  - — 70 % au Nouveau-Brunswick;
    - Westmorland (40 %);
    - Gloucester (10 %);
    - York (10 %);
    - Saint John (10 %).
- Services d'experts-conseils :
  - — 30 % au Nouveau-Brunswick;
    - Westmorland (10 %);
    - York (10 %);
    - Saint John (10 %).
- Construction des centres d'indemnisation (CI) :
  - — Westmorland (Moncton) (20 %);
  - — Saint John (Saint John) (20 %);
  - — York (Fredericton) (20 %);
  - — Madawaska (Edmundston) (20 %);
  - — Gloucester (Bathurst) (20 %).

• Construction du siège social (SS) :
— Westmorland (Moncton).

• Ameublement et matériel :
— 5. 000 $ par membre du personnel, total du personnel :
▪ Westmorland (SS de Moncton) (75 %);
▪ Westmorland (CI de Moncton) (5 %);
▪ Saint John (CI de Saint John) (5 %);
▪ York (CI de Fredericton) (5 %);
▪ Madawaska (CI d'Edmundston) (5 %);
▪ Gloucester (CI de Bathurst) (5 %).

• Frais de formation :
— Westmorland (SS de Moncton) (16,7 %);
— Westmorland (CI de Moncton) (16,7 %);
— Saint John (CI de Saint John) (16,7 %);
— York (CI de Fredericton) (16,7 %);
— Madawaska (CI d'Edmundston) (16,7 %);
— Gloucester (CI de Bathurst) (16,7 %).

Année de fonctionnement ordinaire

• Accroissement de l'emploi :
— Huit postes de haute direction (SS de Moncton).
— Personnel :
▪ Westmorland (SS de Moncton) (600, y compris les 8 postes de haute direction);
▪ Westmorland (CI de Moncton) (40);
▪ Saint John (CI de Saint John) (40);
▪ York (CI de Fredericton) (40);
▪ Madawaska (CI d'Edmundston) (40);
▪ Gloucester (CI de Bathurst) (40).
• Rémunération : moyenne de 41 625 $ (sauf haute direction).

• Frais de fonctionnement :
— 25 % de la rémunération pour les divers centres :
▪ Westmorland (SS de Moncton) (75 %);
▪ Westmorland (CI de Moncton) (5 %);
▪ Saint John (CI de Saint John) (5 %);
▪ York (CI de Fredericton) (5 %);
▪ Madawaska (CI d'Edmundston) (5 %);
▪ Gloucester (CI de Bathurst) (5 %).

• Courtiers :
  — Selon les données obtenues auprès de l'industrie, 939 emplois dans la province.
  — 60 % des affaires sont liées aux automobiles, selon les données tirées de *Canadian Underwriter*.
  — Baisse de 44 % des activités liées aux automobiles, ce qui se traduit par une réduction des commissions, lesquelles passent de 12,5 % à 7 %.

  — Donc, baisse de 26,4 % des activités des courtiers (soit 44 % de 60 %).
  — Rémunération : moyenne de 41 625 $.
  — Résultat :
    ▪ réduction de 26,4 % (247,9 emplois) du nombre d'emplois dans les collectivités où des courtiers sont actifs;
    ▪ réduction de 26,4 % des frais d'exploitation (frais d'exploitation estimatifs égaux à 25 % de la rémunération).

• Experts en sinistres :
  — L'hypothèse est que les activités liées aux experts en sinistres sont incorporées dans la nouvelle Société d'assurance publique.
  — D'après des renseignements fournis par la Direction des assurances du ministère de la Justice, 291 experts en sinistres résidents et titulaires de licence dans la province.
  — En moyenne, 0,5 emploi de soutien par expert, ce qui donne un personnel de soutien global de 145,5 personnes.
  — En nous basant sur les noms des compagnies figurant sur la liste du ministère de la Justice, nous avons utilisé le site <www.pagesjaunes.ca> pour trouver les collectivités où sont situés les bureaux. Dans le cas de succursales multiples, nous avons réparti les effectifs de manière égale entre les succursales et nous avons donc très probablement surestimé les répercussions dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick tout en les sous-estimant dans les régions urbaines.
  — Rémunération : moyenne de 41 625 $.
  — Frais d'exploitation égaux à 25 % de la rémunération.
  — Enfin, nous posons l'hypothèse que, dans le nouveau régime, les activités liées aux experts en sinistres du secteur privé cesseront.

• Agents :
  — Nous posons l'hypothèse que les agents pourront poursuivre leurs activités en exécution des mêmes règles et règlements que les courtiers.
  — D'après des renseignements fournis par la Direction des assurances du ministère de la Justice, 330 agents titulaires de licence dans la province.
  — En moyenne 0,5 emploi de soutien par agent, ce qui donne un personnel de soutien global de 165 personnes.
  — En nous basant sur les noms des compagnies figurant sur la liste du ministère de la Justice, nous avons utilisé le site <www.pagesjaunes.ca> pour trouver les collectivités où sont situés les bureaux. Dans le cas de succursales multiples, nous avons réparti les effectifs de manière égale entre les succursales et nous avons donc très probablement surestimé les répercussions dans les régions rurales du Nouveau-Brunswick tout en les sous-estimant dans les régions urbaines.
  — Rémunération : moyenne de 41 625 $.
  — Frais d'exploitation égaux à 25 % de la rémunération.

— 60 % des affaires sont liées aux automobiles, selon les données tirées de *Canadian Underwriter*.
— Baisse de 44 % des activités liées aux automobiles, qui se traduit par une réduction des commissions, lesquelles passent de 12,5 % à 7 %.
— Donc, réduction de 26,4 % (44 % de 60 %) des activités des agents.
— Résultat :
- réduction de 26,4 % du nombre d'emplois dans les collectivités où des agents sont actifs;
- réduction de 26,4 % des frais d'exploitation (frais d'exploitation estimatifs égaux à 25 % de la rémunération).

Autres secteurs de l'assurance

• Nous n'avions pas accès à des données précises, mais, selon l'étude effectuée par Shift Central pour le compte du Bureau d'Assurance du Canada, il y a dans la province 2 400 emplois au total dans les divers secteurs de l'assurance, à part l'assurance-vie. Nous faisons donc les calculs suivants :

— 2 400 nombre total d'emplois selon Shift Central;
— 939 courtiers;
— 495 nombre estimatif d'agents et de membres du personnel de soutien;
— 436,5 nombre estimatif d'experts en sinistres et de membres du personnel de soutien;
— nous concluons qu'il y a dans la province 529,5 emplois dans les autres secteurs.

• 60 % des affaires sont liées aux automobiles, selon les données tirées de *Canadian Underwriter*.
• Donc, 60 % des 529,5 autres emplois, soit 317,7, seront perdus (rémunération moyenne estimée à 41 625 $ ici aussi).
— Emplois concentrés à Moncton (2 sur 3) et à Saint John (1 sur 3).
— Réduction des frais d'exploitation égale à 25 % de la rémunération perdue.

Économies sur les primes

• Nous faisons l'hypothèse d'économies annuelles totales de 103 587 000 $.
— Le montant est basé sur une réduction des primes de 1 212 $ à 993 $ en moyenne.

• Nous basons notre répartition des économies sur les données fournies par Services Nouveau-Brunswick, pour chaque bureau, sur l'immatriculation des véhicules.
— Le calcul surestime les répercussions dans les grands centres urbains et sous-estime les répercussions dans les régions rurales. Exemple : les gens du comté d'Albert qui immatriculent un véhicule au bureau de Services Nouveau-Brunswick situé à Moncton (Westmorland).

Contribution pour les services de santé

• Hypothèse : aucun changement dans les recettes du gouvernement.

Impôt sur le revenu des corporations

• En nous basant sur le rapport intitulé *Study of cost-benefit and legal implications of an Atlantic public automobile insurance system : Effects on Provincial Finances*, publié le 28 août 2003 par le Groupe de travail de l'Atlantique sur l'harmonisation de l'assurance, nous faisons l'hypothèse que la perte

potentielle au titre de l'impôt sur le revenu des corporations, pour le gouvernement provincial, est de 700 000 $ par année. Nous faisons la même hypothèse dans le cas du gouvernement fédéral.

Taxe sur les primes

- La réduction des primes (103 587 000 $) entraînera une réduction de 3 % des recettes au titre de la taxe sur les primes, réduction se chiffrant à 3 107 610 $ au total.

## Annexe 3. — Résultats détaillés

**Tableau 3. — Année de démarrage : variation des sorties brutes (en dollars)**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets totaux |
|---|---|---|---|
| Albert | 1 660 $ | 293 895 $ | 295 555 $ |
| Carleton | 1 416 $ | 497 458 $ | 498 874 $ |
| Charlotte | 817 $ | 541 875 $ | 542 692 $ |
| Gloucester | 3 457 469 $ | 742 895 $ | 4 200 364 $ |
| Kent | 1 283 $ | 472 740 $ | 474 023 $ |
| Kings | 5 614 $ | 461 783 $ | 467 397 $ |
| Madawaska | 3 910 406 $ | 374 824 $ | 4 285 230 $ |
| Northumberland | 3 236 $ | 514 288 $ | 517 524 $ |
| Queens | 87 $ | 224 952 $ | 225 039 $ |
| Restigouche | 3 153 $ | 332 472 $ | 335 625 $ |
| Saint John | 4 601 159 $ | 2 837 543 $ | 7 444 702 $ |
| Sunbury | 1 329 $ | 212 637 $ | 213 967 $ |
| Victoria | 1 505 $ | 387 133 $ | 388 638 $ |
| Westmorland | 58 800 239 $ | 23 813 480 $ | 82 613 719 $ |
| York | 4 597 778 $ | 2 236 828 $ | 6 834 606 $ |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 75 393 152 $ | 33 944 802 $ | 109 337 954 $ |

**Tableau 4. — Année de démarrage : variation de l'emploi (en années-personnes)**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets totaux |
|---|---|---|---|
| Albert | 0,0 | 1,3 | 1,3 |
| Carleton | 0,0 | 2,1 | 2,1 |
| Charlotte | 0,0 | 2,3 | 2,3 |
| Gloucester | 25,5 | 8,3 | 33,8 |
| Kent | 0,0 | 2,0 | 2,0 |
| Kings | 0,1 | 1,9 | 2,0 |
| Madawaska | 24,0 | 4,0 | 28,0 |
| Northumberland | 0,0 | 2,3 | 2,3 |
| Queens | 0,0 | 0,9 | 0,9 |
| Restigouche | 0,0 | 1,4 | 1,4 |
| Saint John | 79,3 | 32,0 | 111,3 |
| Sunbury | 0,0 | 0,9 | 0,9 |
| Victoria | 0,0 | 1,6 | 1,6 |
| Westmorland | 614,2 | 115,6 | 729,8 |
| York | 78,8 | 25,6 | 104,3 |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 821,9 | 202,0 | 1023,7 |

**Tableau 5. — Année de démarrage : variation du produit intérieur brut**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets globaux |
|---|---|---|---|
| Albert | 861 $ | 80 005 $ | 80 866 $ |
| Carleton | 879 $ | 153 738 $ | 154 617 $ |
| Charlotte | 517 $ | 164 795 $ | 165 312 $ |
| Gloucester | 1 040 930 $ | 235 034 $ | 1 275 964 $ |
| Kent | 665 $ | 143 348 $ | 144 013 $ |
| Kings | 3 371 $ | 134 569 $ | 137 940 $ |
| Madawaska | 900 000 $ | 115 033 $ | 1 015 033 $ |
| Northumberland | 1 917 $ | 158 262 $ | 160 179 $ |
| Queens | 53 $ | 64 588 $ | 64 640 $ |
| Restigouche | 1 797 $ | 94 611 $ | 96 408 $ |
| Saint John | 4 009 021 $ | 965 025 $ | 4 974 046 $ |
| Sunbury | 883 $ | 60 362 $ | 61 245 $ |
| Victoria | 995 $ | 111 479 $ | 112 474 $ |
| Westmorland | 25 502 573 $ | 7 384 412 $ | 32 886 985 $ |
| York | 3 980 217 $ | 840 367 $ | 4 820 584 $ |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 35 444 680 $ | 10 705 626 $ | 46 150 306 $ |

**Tableau 6. — Année de démarrage : variation des recettes du gouvernement fédéral**

| | |
|---|---|
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 6 064 549 $ |

**Tableau 7. — Année de démarrage : variation des recettes du gouvernement provincial**

| | |
|---|---|
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 4 450 772 $ |

**Tableau 8. — Année de fonctionnement ordinaire : variation des ventes**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets totaux |
|---|---|---|---|
| Albert | -986 810 $ | 1 025 273 $ | 38 464 $ |
| Carleton | -1 699 257 $ | 6 586 942 $ | 4 887 686 $ |
| Charlotte | -1 269 879 $ | 5 534 139 $ | 4 264 260 $ |
| Gloucester | -436 456 $ | 19 103 012 $ | 18 666 556 $ |
| Kent | 689 266 $ | 4 998 082 $ | 4 308 817 $ |
| Kings | 1 998 694 $ | 6 035 529 $ | 4 036 835 $ |
| Madawaska | -784 387 $ | 6 443 555 $ | 5 659 168 $ |
| Northumberland | -2 139 157 $ | 8 401 206 $ | 6 262 049 $ |
| Queens | -43 781 $ | 1 957 848 $ | 1 914 067 $ |
| Restigouche | -1 415 186 $ | 7 139 895 $ | 5 724 709 $ |
| Saint John | -11 436 079 $ | 18 170 222 $ | 6 734 143 $ |
| Sunbury | -397 963 $ | 3 139 556 $ | 2 741 592 $ |
| Victoria | 255 732 $ | 4 443 260 $ | 4 187 529 $ |
| Westmorland | 11 268 780 $ | 44 682 731 $ | 55 951 512 $ |
| York | 1 389 380 $ | 20 193 722 $ | 18 804 342 $ |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | -13 673 245 $ | 157 854 974 $ | 144 181 729 $ |

**Tableau 9. — Année de fonctionnement ordinaire : variation des emplois (en années-personnes)**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets totaux |
|---|---|---|---|
| Albert | -18,4 | 4,2 | -14,2 |
| Carleton | -30,8 | 23,2 | -7,6 |
| Charlotte | -23,8 | 19,3 | -4,5 |
| Gloucester | -8,0 | 69,9 | 61,8 |
| Kent | -12,8 | 17,9 | 5,1 |
| Kings | -37,2 | 21,7 | -15,5 |
| Madawaska | 6,3 | 29,4 | 35,6 |
| Northumberland | -40,5 | 30,1 | -10,4 |
| Queens | -0,8 | 7,4 | 6,6 |
| Restigouche | -26,9 | 25,9 | -1,0 |
| Saint John | -234,9 | 75,3 | -159,6 |
| Sunbury | -7,5 | 11,5 | 4,0 |
| Victoria | -24,5 | 10,6 | -13,9 |
| Westmorland | 179,7 | 180,2 | 359,9 |
| York | -53,0 | 81,9 | 28,8 |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | -333,2 | 608,4 | 275,2 |

**Tableau 10. — Année de fonctionnement ordinaire : variation du produit intérieur brut**

| | Effets directs | Effets indirects et induits | Effets totaux |
|---|---|---|---|
| Albert | -740 108 $ | 238 897 $ | -501 212 $ |
| Carleton | -1 275 446 $ | 1 901 733 $ | 626 288 $ |
| Charlotte | -953 184 $ | 1 559 011 $ | 605 826 $ |
| Gloucester | -207 615 $ | 5 604 901 $ | 5 397 286 $ |
| Kent | -516 949 $ | 1 423 734 $ | 906 785 $ |
| Kings | -1 499 280 $ | 1 697 646 $ | 198 365 $ |
| Madawaska | -338 691 $ | 2 075 222 $ | 1 736 531 $ |
| Northumberland | -1 604 799 $ | 2 371 890 $ | 767 091 $ |
| Queens | -32 851 $ | 541 659 $ | 508 809 $ |
| Restigouche | -1 061 729 $ | 2 050 281 $ | 988 552 $ |
| Saint John | -8 764 206 $ | 5 286 827 $ | -3 477 379 $ |
| Sunbury | -298 855 $ | 928 122 $ | 629 267 $ |
| Victoria | -319 211 $ | 1 062 664 $ | 743 452 $ |
| Westmorland | 10 065 796 $ | 12 937 700 $ | 23 003 496 $ |
| York | -922 467 $ | 6 196 189 $ | 5 273 721 $ |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | -8 469 596 $ | 45 876 474 $ | 37 406 878 $ |

**Tableau 11. — Année de fonctionnement ordinaire : variation des recettes du gouvernement fédéral**

| | |
|---|---|
| Nouveau-Brunswick | 7 468 763 $ |
| Impôt sur le revenu des corporations | -700 000 $ |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 6 768 763 $ |

**Tableau 12. — Année de fonctionnement ordinaire : variation des recettes du gouvernement provincial**

| | |
|---|---|
| Nouveau-Brunswick | 7 325 239 $ |
| Impôt sur le revenu des corporations | -700 000 $ |
| Impôt sur les primes | -3 110 000 $ |
| Total pour le Nouveau-Brunswick | 3 515 239 $ |

# Annexe O. — Véhicules immatriculés selon le type de véhicule au Nouveau-Brunswick, 2003

| Nombre de véhicules immatriculés, statut actif, au 31 mars 2003 | | | |
|---|---|---|---|
| **Type de véhicule** | **Actuellement immatriculés** | **Expiration depuis moins de 6 mois** | **Total des véhicules, statut actif** |
| Voiture particulière / Utilitaire léger | 435 624 | 37 688 | 473 312 |
| Utilitaire | 24 056 | 6 953 | 31 009 |
| Tout-terrain | 37 289 | 20 343 | 57 632 |
| Motocyclette | 3 950 | 9 089 | 13 039 |
| Total | 500 919 | 74 073 | 574 992 |

Le tableau ci-dessus n'inclut pas les remorques, les cyclomoteurs, les véhicules divers (par exemple, les chargeuses), les tracteurs utilitaires (agricoles) et ainsi de suite.

Source : ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick, 2003.